# NOVA GUINEA

I.

RIJKSUNIVERSITEIT UTRECHT
0508 7410

# Nova Guinea.

## UITKOMSTEN

DER

## NEDERLANDSCHE NIEUW-GUINEA-EXPEDITIE

IN

## 1903

ONDER LEIDING VAN

Dr. ARTHUR WICHMANN,
PROFESSOR TE UTRECHT.

MET MEDEWERKING VAN DE MAATSCHAPPIJ TER BEVORDERING VAN HET NATUURKUNDIG ONDERZOEK DER NEDERLANDSCHE KOLONIËN, HET INDISCH COMITÉ VOOR WETENSCHAPPELIJKE ONDERZOEKINGEN EN HET MINISTERIE VAN KOLONIËN.

LEIDEN
BOEKHANDEL EN DRUKKERIJ
VOORHEEN
E. J. BRILL.
1909.

Fs. gu. 350

# Nova Guinea.

RÉSULTATS
DE
L'EXPÉDITION SCIENTIFIQUE NÉERLANDAISE À LA NOUVELLE-GUINÉE.
EN
1903
SOUS LES AUSPICES
DE
ARTHUR WICHMANN

## VOL. I.

# ENTDECKUNGSGESCHICHTE VON NEU-GUINEA

(bis 1828)

VON

D^R. ARTHUR WICHMANN
o. ö. Professor an der Universität zu Utrecht.

Mit 45 Karten im Text.

LEIDEN
BUCHHANDLUNG UND DRUCKEREI
VORMALS
E. J. BRILL
1909.

# VORREDE.

Mehr als ein Jahrhundert ist seit dem Erscheinen des ersten Bandes des ausgezeichneten Werkes von JAMES BURNEY: A Chronological History of the Voyages and Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean, das im Jahre 1815 mit dem fünften Bande seinen Abschluss fand, verstrichen. Heutzutage ist es dem Einzelnen kaum noch möglich den gewaltigen, geradezu bis ins Unübersehbare angeschwollenen Stoff zu beherrschen, denn nicht allein ist die Zahl der seit dem Beginn des Zeitalters der wissenschaftlichen Forschungsreisen, mit dem das Buch von BURNEY abbricht, eine unverhältnismässig grössere als die aller früheren Perioden zusammengenommen, sondern auch über die älteren Reisen wurde durch die Öffnung des Archive im 19. Jahrhundert und die hierdurch bewirkte Herausgabe bisher unbekannter Quellenschriften sehr viel neues Material zutage gefördert. Dabei wurde allerdings auch die betrübende Wahrnehmung gemacht, dass eine Reihe von Journalen, darunter solche von sehr wichtigen Entdeckungsfahrten, als unwiderruflich verloren gelten müssen. So haben unter der in früheren Jahrhunderten beliebten Geheimnisstuerei nicht allein die Mitlebenden, sondern auch die nachkommenden Geschlechter zu leiden. Abgesehen davon, dass eine Macht, die sich auf die Geheimhaltung von Reiseberichten und Karten stützen zu müssen glaubt, sich selbst ein Armutszeugnis ausstellt, ist eine derartige Massregel immer ein zweischneidiges Schwert. Sie hatte zunächst zwar den Vorzug, dass dem Fremdling die gemachten Erfahrungen verborgen blieben, obwohl zu Zeiten, wo es darauf ankam, englisches Gold die stärksten Riegel zu sprengen verstanden hat, man übersah aber, dass, bei dem häufigen Wechsel der Beamten, im eigenen Hause, die folgende Generation nicht weniger unkundig war. Wie mancher Zusammenstoss mit Eingeborenen hätte vermieden, wie manche Operation hätte mit glücklicherem Erfolge durchgeführt werden können, wenn man frühere Erfahrungen sich zunutze hätte machen können. Mit Recht sieht SIR CLEMENTS MARKHAM in einer derartigen Unkenntnis: „the cause of loss in commerce, of disaster in war, and of blunders in administration."

Während in früherer Zeit die Bemühungen, die von den alten Seefahrern eingeschlagenen Routen festzustellen, häufig an dem mangelhaften Kartenmaterial scheitern mussten, ist diese Aufgabe infolge der vortrefflichen Aufnahmen der letzten Jahrzehnte wesentlich erleichtert worden. Wenn trotzdem nicht immer eine vollständige Lösung möglich geworden ist, so liegt dies hauptsächlich an dem Umstande, dass die ursprünglichen Quellen nicht mehr vorhanden sind.

Anfänglich hatte ich die Absicht, dem Berichte über unsere im Jahre 1903 unternom-

mene Fahrt nach Neu-Guinea, nur eine Einleitung über die Entwickelung der Kenntnisse der von uns besuchten Gegenden voranzuschicken. Die Überlegung, dass eine derartige Darstellung einen sehr fragmentarischen Charakter besitzen und meine Nachfolger auf den übrigen Gebieten von Neu-Guinea zwingen würde, einen grossen Teil derselben Quellen aufs neue durchzuarbeiten, bewirkte den Entschluss über den ursprünglichen Rahmen hinauszugehen und ganze



sächlich an der West- und Südwestküste zur weiteren Entdeckung und Erforschung der Insel beitragen. Im Jahre 1605 erreichte William James an der Südwestküste die Frederik Hendrik-Insel, und Jan Lodewijkz und Rosengeyn besuchten 1606 die Aru- und Key-Inseln, während sie an der Westküste Neu-Guineas entlang segelten. In den folgenden Jahren entdeckte William Schouten im Osten die Insel Japen und die nach ihm benannten Schouten-Inseln, und der Holländer Jan Vos besuchte die Südwestküste. Bald darauf im Jahre 1623 entsandte die Holländisch-ostindische Kompanie den Kapitän Jan Karstens zur Befahrung der Südküste, und Gerhard Pool, Abel Tasman, Visscher, Maerten Vries, Frederik Gennersdorp, Willem Buys, Nikolaus Vink und Johannesen Keyts befuhren längere Küstenstrecken verschiedene Buchten, die weite Mc. Cluer-Bai im Nordwesten und die Geelvink-Bai im Nordosten, wurden bei dieser Gelegenheit entdeckt, sowie mit den Häuptlingen der Aru- und Key-Inseln Verträge abgeschlossen.

Im XVIII. Jahrhundert lösten die Engländer und Franzosen die Holländer in der weiteren Erforschung des Landes ab. James Cook segelte 1770 längs der Küste, ohne jedoch zu landen. Der Engländer Forrest, von der British East India Company entsandt, besuchte Waigu und Doreh. Kapitän Edwards auf der „Pandora“ landete ebenfalls auf Neu-Guinea, und Kapitän Bligh auf der „Bounty“ durchfuhr die Torres-Strasse. Im Jahre 1768 befuhren die französischen Schiffe „La Boudeuse“ und „Etoile“ unter der Führung von Bougainville die Süd- und Ostküste, und 1792 gab der Franzose d'Entrecasteaux dem von ihm im Südosten entdeckten Busen den Namen Huon-Golf. Zwei Jahre früher bereits wurde Neu-Guinea für England in Besitz genommen. Kormu~~ssin~~ und Chesterfield, ~~Führer der~~ englischen Schiffe von der East India Company, ~~hissten die britische Flagge in der Geelvink-Bai, und ihre Truppen hielten dort einige Zeit die Insel Manasyari für England besetzt.~~

Im Jahre 1824 kam es zu einem Abgrenzungsvertrage zwischen den Niederlanden und England, welchem sich die niederländische Regierung die Insel Neu-Guinea bis 141° 4′ O. vorbehielt.

Mit mächtigen Schritten ging nun die Erforschung des Landes vorwärts. Duperrey und Lesson auf der „Coquille“ und der bekannte französische Admiral Dumont d'Urville auf der „Astrolabe“ besuchten Neu-Guinea. Letzterer befuhr vornehmlich die

Arbeit zu machen. Hierzu trug in nicht geringem Masse der Umstand bei, dass in zahlreichen Schriften ganz falsche Angaben über die Entdeckungen umlaufen, die von einem Autor auf den anderen übergehen. Wenn ich als abschreckendes Beispiel das Buch von MAXIMILIAN KRIEGER (Neu-Guinea, Berlin 1899) anführe, so geschieht dies nicht deshalb, weil es „ein gross Publikum“ gefunden hat, sondern weil es auch in einer besonders anspruchsvollen Form zutage getreten ist. Ein Pröbchen giebt die obenstehende vierte Seite mit den darauf ange-

brachten Korrekturen, soweit dies der Raum zuliess. Unheilvoller als diese Tatsache ist eine andere, nämlich, dass man in den zahlreichen Referaten wohl Lobpreisungen findet, aber nirgends, soweit mir bekannt, auch nur mit einem Worte dieser und unzähliger anderer grober Fehler gedacht wird, z. B. Verhandlg. Ges. f. Erdkunde. Berlin 1899, p. 476, Globus LXXVI. 1899, p. 373., Petermanns Mittlg. XLVI. 1900. Lit. Ber., p. 58., Deutsche geogr. Blätter. XXII. 1900, p. 269.

Um nun aus diesen ewigen Irrungen und Verwirrungen herauszukommen und zu einer möglichst einwandfreien Darstellung zu gelangen, blieb kein anderer Weg übrig, als von Grund auf sämtliche zugänglichen Berichte einer erneuten Prüfung zu unterziehen. Ferner durften auch diejenigen Fahrten nicht ausgeschlossen werden, bei denen sich herausgestellt hat, dass sie mit Neu-Guinea gar nichts zu tun gehabt haben. Denn bei der Wiederkehr aller Dinge, werden alte und längst widerlegte Theorien von Zeit zu Zeit immer wieder aufs neue vorgetragen. Auch die teilweise oder gänzlich fingirten Reisen, die allerdings erst im Laufe des 19. Jahrhunderts eine Rolle spielen, durften nicht mit Stillschweigen übergangen werden. Ebenso habe ich mich für verpflichtet gehalten diejenigen Fahrten in Erinnerung zu bringen, auf denen die behandelten Gebiete nur kurz berührt wurden und deren Ergebnisse längst überholt sind, aus der Erwägung heraus, dass sie doch die Grundlagen unserer heutigen Kenntnis, wenn auch in bescheidener Weise, haben mitschaffen helfen.

Bei der Beantwortung der Frage, welche Gebiete in die Darstellung einzuschliessen seien, haben bestimmend eingewirkt zunächst die alten historischen Verbindungen zwischen dem grossen Inselkörper und den benachbarten Gebieten, sodann aber die Beziehungen, die in der neuesten Zeit durch die besitzenden Kolonialmächte auf dem Verwaltungswege neu geschaffen worden sind. Im Westen sind deshalb in unsere Darstellung die Papuanischen Inseln einbezogen worden, umsomehr als noch jetzt einige Radjaschaften die Herrschaft über einige Teile des Festlandes ausüben. Die Kei- und Aru-Inseln sind trotz mancher verwandten Züge ausgeschlossen worden, da sie zur Residentschaft Amboina gehören.

Eng mit der Geschichte der Entdeckung und der späteren Einverleibung des südöstlichen Teiles von Neu-Guinea durch Gross-Britannien verflochten ist die Torres-Strasse. Ihre Berücksichtigung in unserer Darstellung erschien umsomehr gerechtfertigt, als die auf den Inseln dieser Meerenge hausenden Eingeborenen den Papuanen verwandter sind als den Australiern. Die Berücksichtigung der D'Entrecasteaux-Inseln und des Louisiade-Archipels ergab sich naturgemäss aus dem Umstande, dass sie der Verwaltung von Britisch-Neu-Guinea, oder wie es jetzt heisst Papua, da den australischen Kolonialpolitikern das Beiwort "britisch" missfällt, unterstehen. Deutsch-Neu-Guinea — im alten Sinne — setzt sich aus Kaiser Wilhelms-Land und dem Bismarck-Archipel zusammen. Abgesehen davon, dass die Hauptinseln des letztgenannten noch bis zum Jahre 1700 als Teile von Neu-Guinea angesehen wurden, befindet sich der Sitz der Verwaltung auf Neu-Pommern. Ausgeschlossen wurden jedoch die Salomo-Inseln und selbstverständlich die in neuester Zeit an Deutsch-Neu-Guinea angegliederten, nördlich vom Äquator liegenden Inselgruppen der Karolinen u. s. w.

Die wenig erquickliche Namenfrage kann an dieser Stelle nicht unerörtert bleiben. Wenig erquicklich ist sie, weil die Ansichten weit auseinander gehen und eine Einigung über die von den verschiedenartigsten Interessen beeinflussten Streitpunkte niemals herbeigeführt werden kann; wenig erquicklich ist sie aber besonders für den Naturforscher, der in seinem Streben nach Wahrheit immer die Rechte der Priorität betonen wird und darum die Art und

Weise niemals billigen kann, wie viele Reisende und Geographen, leider auch manche Regierungen willkürlich mit den Namen umgesprungen sind. Ohne die unter Verletzung der Prioritätsrechte ausgemerzten und nicht mehr üblichen Bezeichnungen wieder einführen zu wollen, möchte ich wenigstens ein gutes Wort für die Erhaltung der noch im Gebrauch befindlichen alten historischen Namen, die bei einiger Gewissenhaftigkeit auch richtig geschrieben werden können, einlegen. Die Ersetzung bereits bestehender europäischer Namen durch andere gleicher Herkunft ist geradezu als grober Unfug zu bezeichnen; jede wissenschaftliche Forschung wird hierdurch unnötig erschwert.

Mit grosser Lebhaftigkeit hat man seit mehr als einem Jahrsehnt die Einführung einheimischer Namen befürwortet, ist aber dabei weit über das Ziel hinausgeschossen. Gewiss muss der Forscher Wert darauf legen auch sie in Erfahrung zu bringen, umsomehr da doch jeder Name seine Bedeutung hat; übersehen wird bei dieser Forderung, dass es oft sehr schwer hält, ja kaum möglich ist, den *richtigen* zu ermitteln, eine Schwierigkeit, von der man in Europa keine rechte Vorstellung zu gewinnen vermag. Die übereilte Anwendung jenes Grundsatzes hat einer Reihe von falschen Bezeichnungen zu einer Einführung in die Literatur verholfen, die damit aufs neue mit einem überflüssigen Ballast beschwert worden ist. Was heisst überhaupt der *richtige* Name? Weithin sichtbare Berge erfreuen sich in der Regel in jeder Landschaft eines anderen Namens. Man würde sagen können, dass für uns Europäer alsdann derjenige Anspruch auf Anerkennung erheben darf, der in der Landschaft, zu welcher der Berg gehört, gebräuchlich ist. Dieser ist aber der grösseren Entfernung von der Küste wegen am schwersten zu ermitteln. Wenn nun gar ein solcher Berg zweien oder mehr Landschaften angehört, dann wäre dieser Grundsatz überhaupt nicht zu befolgen. Es empfiehlt sich daher unter allen Umständen den europäischen Namen beizubehalten, also z. B. Scratchley-Berg und nicht Toraba oder Kaima, Yule-Berg und nicht Kobio, Kowio oder Gumi-Gumi. Noch schlimmer steht es mit denjenigen Flüssen, die verschiedene Gebiete durchlaufen und bei denen jeder Abschnitt mit einem besonderen Namen bedacht worden ist. In der Praxis ist meistens der an der Mündung übliche Name zur Einführung gelangt, wenn man es nicht von vornherein vorzog dem Strome einen Namen europäischer Herkunft zu geben. Für die Inseln kann als Regel gelten, dass die Bewohner keine eigene Bezeichnung für sie besitzen und daher die im Gebrauch befindlichen von Nachbarvölkern herrühren. Dies ist beispielsweise der Fall bei den St. Jan-Inseln, die von den Buka-Insulanern Wuneram, von den Eingeborenen des südlichen Neu-Mecklenburg Anéri genannt werden. Es sind dies ebenso gut Namen fremden Ursprungs, wie es der früher gebräuchliche war, und der, da er vor beinahe drei Jahrhunderten eingeführt wurde, auch den Vorzug verdient. An dem bei Ortsnamen häufig bestehenden Wirrwarr tragen die Eingeborenen vielfach selbst die Schuld, da ein Dorfname bei den eigenen Angehörigen oft ganz anders lautet, als bei ihren Nachbarn, von denen er in der Regel zuerst erfragt wird. Es rührt dies wohl meistens davon her, dass die frühere Bevölkerung verdrängt oder vernichtet wurde und die Eroberer ihren Namen mitbrachten, während der alte in den umliegenden Ortschaften im Gebrauch blieb. Manche Ansiedelungen entbehren überhaupt eines gemeinsamen Namens bei den Einheimischen, indem nur die zu einer Sippe gehörenden Häuser oder Häusergruppen besondere Namen führen. Für derartige, des inneren Zusammenhanges entbehrende Komplexe haben dann wohl die fremden Händler oder die benachbarten Stämme gemeinsame Bezeichnungen im Gebrauch.

Eine Ursache vieler Unstimmigkeiten ist endlich aber auch die undeutliche Aussprache, deren sich die Papuanen im allgemeinen befleissigen. Noch nicht von Europens Höflichkeit übertüncht, halten sie es nicht für unangebracht den Ballen zerkauter Betelnüsse im Munde zu behalten, wenn sie Rede und Antwort stehen. Unter solchen Umständen darf es nicht Wunder nehmen, wenn von Reisenden allein für die Mausoleum-Insel 5 verschiedene Namen, Selapiu, Selambiu, Sillepium, Salapio und Salabio, angeführt werden. Um das Auffinden zu erleichtern, wurden in dem Register die Namen für ein und dasselbe Objekt mitgeteilt.

Da in diesem Buche Neu-Guinea als Ganzes behandelt wird, wurde auch der Versuch gemacht eine einheitliche Schreibweise der Namen durchzuführen. Hierdurch wird zugleich der Sprachforscher in den Stand gesetzt, sie direkt miteinander zu vergleichen. Da die malajo-polynesischen Sprachen im allgemeinen keine Doppelvokale und Doppelkonsonanten kennen, so wurde von ihrer Anwendung abgesehen, obgleich sich daraus die Notwendigkeit ergab, andere als Akutakzente anzuwenden. Es heisst also Bèsir, statt Bessir, Warèni statt Warenni, wie denn auch die Silben lauten Bè-sir, Warè-ni und nicht Bes-sir und Waren-ni. Vokale, die gedehnt ausgesprochen werden, wurden mit einem Dehnungszeichen versehen, also Rōn, statt Roon. Nicht eindeutige und überflüssige Buchstaben, wie c, q, v, y und z, gelangten nicht zur Anwendung. Der erstgenannte ist allerdings in dem ch-Laut nicht zu vermeiden, umsoweniger als das richtigere χ keine Aussicht hat eingeführt zu werden.

Für Niederländer und Deutsche ist die Schreibweise ohne weiteres verständlich, wenn dabei im Auge behalten wird, dass das holländische oe stets durch u ersetzt ist und das im Deutschen im Anlaute weiche s stets scharf wie sz auszusprechen ist. Die Fälle, in denen das s weich ausgesprochen wird, wie in Mansénam und Sapker, sind verschwindend klein. Die Engländer und Holländer wenden alsdann das z an.

Die englische Sprache eignet sich wenig für die Transkription malajo-polynesischer Worte. In den durch englische Umschreibung auf uns überkommenen Namen ist das ch durch tj, das j durch dj und das y durch j ersetzt worden.

Alle Längenangaben beziehen sich, soweit dies nicht besonders bemerkt wird, auf den Meridian von Greenwich. Das Verhältnis zu den übrigen ist:

0° Greenw. = — 2° 20′ 14″ Paris = 16° 38′ 7″ Teneriffa = 6° 12′ 21″ Cadiz.

Bei den Massen wurden die Angaben der Reiseberichte beibehalten, da es sich vielfach bei ihnen nur um Schätzungen handelt. Es möge bemerkt werden, dass 1 engl. Fuss = 0,3048 m., 1 mile (Seemeile) = 1,8551 km. ist. Mit dem in den holländischen Reisebeschreibungen erwähnten Fuss ist immer der rheinische (0,31385 m.) gemeint. Das wiederholt genannte Pikul (à 100 katti) entspricht 61,7613 kgr.

Der gewählte Gesamttitel wird im ersten Augenblick vielleicht einiges Befremden erregen. Da das Werk, von dem bereits einige Teile erschienen sind, die Resultate mehrerer von seiten der „*Maatschappij tot bevordering van het Natuurkundig Onderzoek der Nederlandsche Koloniën*" zu *Amsterdam*, in Gemeinschaft mit dem „*Indisch Comité voor Wetenschappelijke Onderzoekingen*" zu *Batavia* ausgerüsteter Expeditionen enthalten wird [1]), so galt es einen Titel zu finden, der es ermöglichte die die verschiedensten Gegenstände behandelnden Bände

1) Die vorläufigen Berichte sind in den Bulletins der Maatschappij tot bevordering van het Natuurkundig Onderzoek der Nederlandsche Koloniën (N°. 43—47) veröffentlicht worden.

kurz zu zitiren. Nach mannigfachen Überlegungen wurde schliesslich. „Nova Guinea", der Name, unter dem die Insel im Jahre 1569 in die Literatur eingeführt wurde, gewählt.

Die Schwierigkeiten, die mit der Ermittelung und Erlangung der ausserordentlich verzettelten Literatur verknüpft sind, werden einem Jeden, der sich einmal mit derartigen Arbeiten befasst hat, bekannt sein. Sie sind auch die Ursache, dass die beabsichtigte Vollständigkeit wohl nicht erreicht worden ist, da eine Anzahl Werke unzugänglich blieben. Der Abschluss dieses Bandes konnte schliesslich nicht länger hinausgeschoben werden.

Durch das allseitig mir zuteil gewordene Entgegenkommen bin ich den Vorständen der Bibliotheken zu grossem Dank verpflichtet. Hauptsächtlich benutzt wurden die *Universitätsbibliotheken* zu *Amsterdam*, *Leiden* und *Utrecht*, die *Königliche Bibliothek* im *Haag*, die *Königliche Bibliothek* in *Berlin*, die *Commerz-Bibliothek* in *Hamburg*, die *Universitätsbibliothek* in *Göttingen*, die *Bibliothek* der *Königl. Akademie der Wissenschaften* in *Amsterdam* und die *Koloniale Bibliothek* im *Haag*.

Zu ganz besonderer Dankbarkeit stimmt mich der Umstand, dass mir auch eine Reihe nichtöffentlicher Bibliotheken in der liberalsten Weise zugänglich gemacht wurden. Es waren dies die wertvollen Büchereien des *Marineministeriums* und des *Kolonialministeriums* im *Haag*, diejenigen von *Teyler's Museum* in *Haarlem*, der *Royal Geographical Society* in *London*, von *Justus Perthes' Geogr. Anstalt* in *Gotha* und der *Utrechtsche Zendingsvereeniging* in *Utrecht*.

Die Verwaltung des *India Office* in *London* gestattete in zuvorkommenster Weise Logbücher englischer Kompanieschiffe aus dem 18. Jahrhundert einzusehen.

Der zweite Band, der die Reisen von 1828 bis 1902 umfassen wird, liegt zum grössten Teile bereits im Manuskript vor, so dass voraussichtlich Ende dieses Jahre der Druck beginnen kann.

Zum Schluss möchte ich auch an dieser Stelle noch meinem Bruder H. WICHMANN in *Gotha* für die bei der Durchsicht der Korrekturbogen geleistete Hülfe und für die vielen wertvollen literarischen Nachweise meinen herzlichsten Dank ausdrücken.

Utrecht, März 1909.

DER VERFASSER.

# INHALT.


| | Seite |
|---|---|
| Vorrede | v—x. |
| Inhalt | xi—xiii. |
| Verzeichnis der Karten | xv—xvii. |
| I. *Ältere Nachrichten* | 1—8. |
| 1. Die Bibel. | 1. |
| 2. Phönizier (1300—1000 v. Chr.) | 337. |
| 3. Claudius Ptolemaeus (± 150 v. Chr.) | 2—4. |
| 4. Babylonier und Sabäer (± 140 v. Chr.) | 4. |
| 5. Araber (8.—9. Jahrh. n Chr.) | 4—5. |
| 6. Ma tuan lin (± 1200 n. Chr.) | 5. |
| 7. Marco Polo (1292 n. Chr.) | 5—7. |
| 8. Nâgarakrĕtâgama (1365 n. Chr.) | 7—8. |
| II. *Die Fahrten der Spanier und Portugiesen 1511—1606* | 9—49. |
| 1. Antonio d'Abreu (1511—12) | 9—12. |
| 2. Fernão de Magalhães (1520) | 12—13. |
| 3. Anonymus (1525—26) | 13—14. |
| 4. Jorge de Menezes (1526—27) | 14—16. |
| 5. Gomes de Sequeira (1527) | 16—17. |
| 6. Andrés de Urdaneta (1528) | 18. |
| 7. Alvaro de Saavedra (1528—29) | 18—20. |
| 8. Hernando de Grijalva (1537) | 20—22. |
| 9. João Fogaça. | 22. |
| 10. Bernardo de la Torre (1543) | 22—23. |
| 11. Yñigo Ortiz de Retes (1545) | 22—30. |
| 12. Miguel López de Legaspi (1564) | 30—31. |
| 13. Alvaro de Mendaña de Neyra (1567) | 31—32. |
| 14. Christoforo d'Acosta und Nicolas Nuñez (1569) | 32. |
| 15. Marcos Prancudo | 32—33. |
| 16. Juan Ronquillo (1580—81) | 33. |
| 17. Antonio Marta (1591—93) | 33. |
| 18. Ruy Gonzales de Sequeira (Ende des 16. Jahrh.) | 33—34. |
| 19. Miguel Roxo de Brito (Ende des 16. Jahrh.) | 34—35. |
| 20. Alvaro de Mendaña de Neyra (1595) | 35—36. |
| 21. Joseph Hall (1605) | 36. |
| 22. Pedro Fernandez de Quiros und Luis Vaćz de Torres (1605—06) | 36—49. |
| III. *Die Fahrten der Niederländer 1605—1700* | 50—125. |
| 1. Willem Jansz. (1605—06) | 51—57. |
| 2. Adriaen Jacobsz. Cuff (1610) | 57—58. |
| 3. Jacques Le Maire (1616) | 70—71. |
| 4. Cornelis Dedel [D'Edel] (1616) | 71—72. |
| 5. Schiff „Vos" (1618) | 72. |
| 6. Schiff „Wapen van Amsterdam" (1619?) | 72—73. |
| 7. Jan Vos (1622) | 74. |
| 8. Jan Carstensz. (1623) | 74—80. |
| 9. Gerrit Thomas Pool und Pieter Pietersz. (1636) | 80—85. |
| 10. Abel Jansz. Tasman (1642—43) | 85—100. |
| 11. Abel Jansz. Tasman (1644) | 100—101. |
| 12. Maerten Gerritsz. Vries [Fries] (1645) | 102—103. |
| 13. Adriaen Dortsman (1645) | 103. |
| 14. Adriaen Dortsman und Thomas Pedel (1646) | 104. |
| 15. Simon Cos (1653) | 104—105. |
| 16. Frederick Gommersdorp und Josua Braconnier (1654) | 105—106. |
| 17. Jacob Borné (1655—50) | 106. |
| 18. Willem Buys (1662) | 107. |
| 19. Nicolaes Vinck (1662—63) | 107—112. |
| 20. Burgert Pietersz. (1663—64) | 112. |
| 21. Josua Braconier (1667) | 112—113. |
| 22. Gerrit Adriaensz. (1673) | 113. |
| 23. Arent Roggeveen (1671—76) | 113—115. |
| 24. Jan van der Wall (1678) | 115. |
| 25. Johannes Keyts (1678) | 115—120. |
| 26. Augustijn Dircksz. (1679) | 120—122. |
| 27. Jan Gijsbertsz. (1685) | 122. |
| 28. Lucas Jansz. (1686) | 122—123. |

| | Seite |
|---|---|
| 29. Jan Gijsbertsz. (1686) | 123—124. |
| 30. Pieter Alstein [Alsteyn] (1696) | 124—125. |
| IV. *Die Fahrten der Niederländer und Engländer 1700—1764* | 126—189. |
| 1. William Dampier (1700) | 127—135. |
| 2. Jan van Benthem und Frans Ernst (1702—3) | 135—137. |
| 3. Coenraed Frederik Hofman und Johan Adolph van der Laan (1703) | 137. |
| 4. Pieter Clein und Johan Adolph van der Laan (1704) | 137—138. |
| 5. Jacob Weyland (1705) | 138—152. |
| 6. Jacob van Geyn und Pieter Lijn (1705) | 152—156. |
| 7. Johan Adolph van der Laan (1705) | 156—157. |
| 8. Maerten van Delft (1705) | 157—158. |
| 9. William Dampier und William Funnel (1705) | 158—162. |
| 10. Baltus van Santen (1706) | 162—163. |
| 11. Woodes Rogers (1710) | 163—165. |
| 12. John Welbe (1713—1716) | 165—166. |
| 13. Frans Reaal (1716—1717) | 166. |
| 14. Jacob Roggeveen (1722) | 166—173. |
| 15. Pieter van Woudenberg und Adriaen Cagias (1723) | 173—174. |
| 16. Commelyn (1725) | 174. |
| 17. Pieter Verley (1727) | 174. |
| 18. Enoch Christiaan Wiggers (1730) | 174—177. |
| 19. Enoch Christiaan Wiggers (1732) | 177. |
| 20. Carl Friederich Behrens (1732) | 178. |
| 21. Jan Ortwijn Sandbergen und Gerrard Hendrik Duvel (1737) | 178—179. |
| 22. Matheus Feretz du Rietz (1744) | 180. |
| 23. Samuel Wagenaar (1748) | 180. |
| 24. Jean Étienne Gonzal (1756) | 180—181. |
| 25. William Wilson (1759) | 181—183. |
| 26. James Dewar, Norton Hutchinson und Thomas Baddison (1760—61) | 183—184. |
| 27. Johan Sebastiaan van Masson und Aug. Hendrik Gregory (1761) | 184. |
| 28. Jan Jonkers (1762) | 185—186. |
| 29. Watkin Partington (1763) | 186—187. |
| 30. James Watson (1764) | 187—188. |
| V. *Die Fahrten im Zeitalter der wissenschaftlichen Entdeckungsreisen bis zum Jahre 1828* | 190—334. |
| 1. Philip Carteret (1767) | 193—200. |
| 2. L. A. de Bougainville (1768) | 200—208. |
| 3. Jean François de Surville (1769) | 208—209. |
| 4. John Payne (1769) | 209. |
| 5. James Cook (1770) | 209—214. |
| 6. Provost (1770—1772) | 214—218. |
| 7. François Bartholomeus Hemmekam (1771) | 218—219. |
| 8. Felipe Tompson (1773) | 219. |
| 9. Thomas Forrest (1774—75) | 219—227. |
| 10. Stephen Williams (1780) | 227. |
| 11. John Clements (1780) | 227—228. |
| 12. Robert Morgan (1780) | 228. |
| 13. William Hambly (1781—82) | 228—229. |
| 14. William Fraser (1780—81) | 229. |
| 15. Robert Young (1781) | 229. |
| 16. Francisco Antonio Maurelle [Mourelle] (1781) | 229—233. |
| 17. James Rees (1783) | 233—235. |
| 18. Henry Wilson (1783) | 235—236. |
| 19. John Eastabrooke (1784) | 236. |
| 20. Henry Farrer (1785) | — |
| 21. Thomas Read (1787) | — |
| 22. Antoine Joseph Raymond Bruni D'Entrecasteaux (1787) | 236—237. |
| 23. John Meares (1788) | 237—238. |
| 24. John Shortland (1788) | 228—239. |
| 25. Jean François Galaup, Comte de Lapérouse (1788) | 239—240. |
| 26. William Bligh (1789) | 240—242. |
| 27. John Davy Foulkes (1789) | 242. |
| 28. Linke und Hertsman (1790) | 242—243. |
| 29. Henry Lidgbird Ball (1790) | 243—245. |
| 30. John Hunter (1791) | 245—248. |
| 31. John Mac Cluer (1790—93) | 248—251. |
| 32. William Bryant (1791) | 251—252. |
| 33. J. Blankett (1791) | 252. |
| 34. Edward Edwards (1791) | 252—254. |
| 35. William Bligh (1792) | 254—257. |
| 36. Alessandro Malaspina (1792—93) | 257—258. |
| 37. Edward Manning (1792) | 259. |
| 38. John Horne (1793) | — |
| 39. Benjamin Page (1793) | — |
| 40. William Wright Bampton und Matthew Bowles Alt (1793) | 259—264. |
| 41. Antoine Joseph Raymond Bruni D'Entrecasteaux (1792—93) | 264—274. |
| 42. John Hayes (1793—94) | 274—276. |
| 43. Thomas Wall (1794) | 276. |
| 44. James Jackson (1794) | — |
| 45. Seton (1794 und 1795) | 276—277. |
| 46. John Mac Cluer (1794—95) | 277—278. |
| 47. William Raven (1795) | 280—281. |
| 48. Michael Hogan (1796) | 281—283. |
| 49. James Rees (1796) | 283. |
| 50. Charles Drummond (1797 und 1798) | 283—284. |

| | Seite |
|---|---|
| 51. James Farquharson (1797) | 284. |
| 52. Robert Torin (1797) | — |
| 53. Dänisches Schiff (1799) | — |
| 54. Juan Ibargoitia (1800) | 285. |
| 55. Hugh Reed (1800) | 285—286. |
| 56. Nicolas Baudin (1800) | 286. |
| 57. Matthew Flinders (1802) | 286—291. |
| 58. William Stanley Clarke (1802) | 291. |
| 59. William Wilkinson (1802) | 291—292. |
| 60. Hanson (1804) | 292. |
| 61. Francisco Catalá | — |
| 62. Ruault Coutance (1804) | 292—293. |
| 63. Stone (1805) | 293. |
| 64. Andrew Barclay (1806) | — |
| 65. Austen Forrest (1806) | 293—295. |
| 66. Abraham Bristow (1806) | 295. |
| 67. Schiff „Anna" (1807) | — |
| 68. Schiff „Perseverance" (1807) | — |
| 69. Johne Tate (1809) | — |
| 70. Samuel Ashmore (1810 u. 1811) | 295—296. |
| 71. Robert H. Brown (1812) | 296. |
| 72. Cripps (1812) | — |
| 73. Abraham Bristow (1812) | — |
| 74. David Laughlan (1812) | 296—297. |
| 75. Waterman (1813) | 297. |
| 76. H. W. van Waeij (1813) | — |
| 77. Vertrag zwischen Ternate und Tidore 27. Oktober 1814 | 297—298. |
| 78. Jeffries (1815) | 298. |
| 79. Schiff „Indefatigable" (1815) | — |
| 80. R. Campbell (1815) | 298—299. |
| 81. B. Orman (1816) | 299. |
| 82. Joseph Andrews (1817) | 299—300. |
| 83. Abraham Bristow (1817) | 300—301. |
| 84. Brodie (1817) | 301. |
| 85. Durand (1817) | — |
| 86. John Bell (1818) | — |
| 87. R. Carns (1818) | — |
| 88. J. Welsh und Ormond (1818) | 302. |
| 89. John H. Ormsbec (1818) | — |
| 90. Louis C. Desaulses de Freycinet (1818—1819) | 302—306. |
| 91. Conrad Malte-Brun (1819) | 306. |
| 92. Phillip Parker King (1819) | 306—307. |
| 93. John Lamb (1819) | 307. |
| 94. A. Hamilton (1820) | — |
| 95. Phillip Parker King (1820 und 1821) | 307—308. |
| 96. J. Welsh (1820) | 308. |
| 97. Trégosse (1821) | — |
| 98. Papuanische Seeräuber (1821) | — |
| 99. Warrington, Winter und Kay (1822) | 309. |
| 100. Schiff „Nimrod" (1822) | — |
| 101. Korvette „Satellite" (1822) | — |
| 102. Samuel Ashmore (1822) | — |
| 103. Schiff „Abgarris" (1822) | — |
| 104. John Lihou (1823) | 309—310. |
| 105. John Mackenzie (1823) | 310. |
| 107. Schiff „Nearchus" (1823) | — |
| 108. Louis Isidore Duperrey (1823—24) | 310—316. |
| 109. J. P. M. Willinck (1824) | 316—318. |
| 110. J. J. G. Bremer (1824) | 318. |
| 111. Alexander Kenn (1824) | — |
| 112. G. White (1824) | 318—319. |
| 113. Hugh Steward (2825) | 319. |
| 114. F. Coertzen und C. Eeg (1825) | 319—320. |
| 115. Daniel Tyerman und George Bennet (1825) | 320. |
| 116. Grimes (1825 und 1826) | 320—321. |
| 117. Sklavenhandel auf Doré (ca. 1826) | 321. |
| 118. Renneck (1825—26) | — |
| 119. D. H. Kolff (1826) | 321—323. |
| 120. Durant (1826) | 324. |
| 121. Wyllie (1826) | — |
| 122. Scarvell (1826) | — |
| 123. Gillet (1826) | — |
| 124. Robert Towns (1827, 1828) | — |
| 125. T. F. Stead (1828) | — |
| 126. J. Dumont d'Urville | 324—334. |
| Berichtigungen und Zusätze | 337—340. |
| Register | 341—387. |

# VERZEICHNIS DER KARTEN.


Seite.

Fig. 1. Ausschnitt der Karte: „Orbis terrae compendiosa descriptio" (GERARDI MERCATORIS Atlas sive cosmographicae meditationes de fabrica mundi et fabricati figura. Ed. II. Excusum in aedibus Iudoci Hondij. Amsterodami 1607, p. 29). Sie stellt im Wesentlichen eine verkleinerte Wiedergabe der Weltkarte von MERCATOR (1569) dar. Was Neu-Guinea betrifft, ist nur der R. de Bolcades [sic!], hinzugefügt, eine Erfindung von ABRAHAM ORTELIUS (Theatrum orbis terrarum. Addidamentum. Antverpiae 1573, p. 48) . . . . . 6

Fig. 2. PEDRO REINEL [REYNEL] ca. 1517. Wiederabdruck der von E. T. HAMY (Études historiques et géographiques. Paris 1896, Pl. VIII) veröffentlichten Kopie. (Siehe auch J. A. SCHMELLER. Ueber einige ältere handschriftliche Seekarten. Abhdlg. Philos. Philol. Cl. Bayr. Akad. d. W. IV. 1. München 1844, p. 249) . . . . . 11

Fig. 3. Routenskizze der Fahrt von JORGE DE MENEZES (1526—27). 1 : 12.500000 . . . . . 15

Fig. 4. Routenskizze der Fahrt von HERNANDO DE GRIJALVA (1537). 1 : 10.00000. . . . . 21

Fig. 5. Routenskizze der Fahrt von YÑIGO ORTIZ DE RETES (1545). 1 : 10.000000. . . . . 24

Fig. 6. MARCELO ANSALDO. Mapa de la Australia (1668). (Cartas de Indias. Publícalas por primera vez el Ministerio de Fomento. Madrid 1877). . . . . 27

Fig. 7. ANTONIO DE HERRERA. Descripcion de las Indias de Poniente (Descriptio Indiae Occidentalis. Karte 14 in dem Sammelbande Nieuwe Werelt, anders ghenaempt West-Indien. Amsterdam 1622 p. 78/79, auch Novus Orbis seu descriptio Indiae Occidentalis... 1622). Das Original von HERRERA erschien zum erstenmale im Jahre 1601 . . . . . 28

Fig. 8. Ausschnitt aus der Karte von NIC. VISSCHER. Insvlae Molvccae.... nach dem Wiederabdruck in Remarkable Maps of the XV$^{th.}$, XVI$^{th.}$ and XVII$^{th.}$ Centuries. II. Amsterdam 1895, N$^{o}$. 3 . . 29

Fig. 9. Ausschnitt aus der Karte von PEDRO FERNANDEZ DE QUIROS (Verhael van seker Memoriael... bij den Capiteyn Pedro Fernandez de Quir... in: Beschryvinghe vander Samoyeden Landt... t' Amsterdam 1612) nach dem Neudruck u. d. T. Detectio Freti Hudsoni or HESSEL GERRITSZ's Collection of Tracts. Amsterdam 1878. . . . . 38

Fig. 10. Ausschnitt aus der Karte von ALEXANDER DALRYMPLE. Chart of the South Pacifick Ocean, pointing out the Discoveries made therein, previous to 1764 (An Account of the Discoveries made in the South Pacifick Ocean. Part I. London 1767, Pl. I, auch An Historical Collection of the several Voyages and Discoveries. I. London 1770) . . . . . 39

Fig. 11. DIEGO DE PRADO Y TOVAR. Puertos y Bayas de Tierra Sanbuenaventura. Boletin Soc. Geogr. IV. Madrid 1878, Tab. I, N$^{o}$. 2 . . . . . 43

Fig. 12. DIEGO DE PRADO Y TOVAR. La Gran Baya de S. Lorenço y Puerto de Monterey. Boletin Soc. Geogr. IV. Madrid 1878, Tab. I, N$^{o}$. 3 . . . . . 43

Seite

Fig. 13. Diego de Prado y Tovar. Baya de Sanct Pedro de Arlança. Boletin Soc. Geogr. IV. Madrid 1878, Tab. I., N°. 4[1]) . . . . . 45

Fig. 14. Kartenskizze der Triton- und der Kajumerah-Bai. 1 : 900.000 . . . . . 46

Fig. 15. Ausschnitt aus der Karte Partie Orientale de l'Asie sur l'Océan (Vervolg van de Neptunus of Zee-Atlas van de Nieuwe Zee-Kaarten.... in 't light gebraght door de sorg van wylen d'Heer [Fremont] D'Ablancourt. Amsterdam. Picter Mortier 1700, N°. 59). Die Figur ist dem Abdruck von E. T. Hamy (Études géographiques et historiques. Paris 1896, p. 192) entnommen . . . . . 46

Fig. 16. Ausschnitt aus der Karte von Joannes Janssonius. Indiae orientalis nova descriptio (J. Janssonius — Jod. Hondius. Atlas. Amsterodami 1633. II, p. 673). Die Figur ist entnommen dem Wiederabdruck bei J. E. Heeres (Het Aandeel der Nederlanders in de Ontdekking van Australië. Leiden 1899, p. 5). . . . . 53

Fig. 17. Caerte vande Landen vande Papouas ofte Nova Guinea na de beseylinge en ondecking van Jacob le Maire gedaen in den Jare 1616 (Spieghel der Australische Navigatie, door den wijt vermaerden.... Jacob le Maire.... Amsterdam 1622, p. 71/72). . . . . 65

Fig. 18. Karte des Obersteuermannes Arent Maertensz de Leeuw von der Südwestküste von Neu-Guinea und der Westküste der Kap York-Halbinsel 1623 nach dem Manuskript im Reichsarchiv im Haag. Entnommen dem Abdruck bei J. E. Heeres (Het Aandeel der Nederlanders in de Ontdekking van Australië. Leiden 1899, p. 46). . . . . 75

Fig. 19. Ausschnitt aus der Karte von Johannes Kepler Nova orbis terrarum delineatio.... A° 1630. (Neudruck: Remarkable Maps of the XV^th^, XVI^th^ and XVII^th^ Centuries. II. Amsterdam 1895, N°. 8). Entnommen dem Abdruck bei J. E. Heeres (Het Aandeel der Nederlanders in de Ontdekking van Australië 1899, p. 10) . . . . . 79

Fig. 20. A. Wichmann. De inbocht bij P°. Adi. 1 : 900000. (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXV. Leiden 1908, p. 573, kaart XII) . . . . . 82

Fig. 21. Ausschnitt aus der Kaart van de reizen van Abel Jansz. Tasman gedaan in 1642 en 1644, in 1860 uitgegeven door Jacob Swart (Journaal van de reis naar het onbekende Zuidland in den Jare 1642 door Abel Jansz. Tasman. Amsterdam 1860) . . . . . 90

Fig. 22. Abbildung der Insel Insu Moār und Insu Manai. Abdruck aus J. E. Heeres. Abel Jansz. Tasman's Journal of his Discovery of Van Diemensland and New-Zealand. Amsterdam 1898, hinter 6. Mai 1643. . . . . 96

Fig. 23. Ausschnitt aus der Karte von Abel Jansz. Tasman. „Een grondigh onderwijs hoemen alderbequaemst sal cruyssen op het silverschip comende uit Nova Hispania naer d'Manilha.... 8 September 1644. Abdruck aus J. E. Heeres. Abel Jansz. Tasman's Journal of his Discovery.... Amsterdam 1898, Map IV . . . . . 98

Fig. 24. Ausschnitt aus der Karte De Landvoogdy der Moluccos met de aangrenzende Eylanden. (F. Valentijn. Oud en Nieuw Oost-Indien. I. 2. Dordrecht—Amsterdam 1724, p. 2) . . . . . 111

Fig. 25. Ausschnitt aus der Karte von Isaac de Graaf. De Noord West Hoek van Nova Guinea. Wiederabdruck aus P. A. Leupe. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea (Bijdr. tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Ned.-Indië (3) X. 1875, Karte N°. 2) . . . . . 116

Fig. 26. A View of the Coasts of Capt. Wil. Dampiers's Voyage from Timor round Nova Brittannia &c. (A Collection of Voyages. 3 d. ed. III. London 1729) . . . . . 130

Fig. 27. De Oostkust van Nova Guinea aan de Noordzyde, ontdekt in 't jaar 1705. (Uitgezogte Verhandelingen uit de Nieuwste Werken van de Societeiten der Wetenschappen in Europa en van andere Geleerde Mannen. III. Amsterdam 1758, Tab. XXII) . . . . . 140

Fig. 28. Isaak Tirion. Kaart van de Papoasche Eilanden. (Nicolaas Struyck. Vervolg van de beschrij-

---

1) Weitere Vervielfältigungen der unter Fig. 11—13 abgebildeten Karten finden sich bei Justo Zaragoza. Historia del descubrimiento de las regiones australes. III. Madrid 1882, Mapa VI. — George Collingridge. The Discovery of Australia. Sydney 1895, p. 250, 252, 255. — Sir Clements Markham. The Voyage of Pedro Fernandez de Quiros. II. London 1904. Hakluyt Soc.

Seite.

ving der Staartsterren. Amsterdam 1753, p. 165, auch ISAAK TIRION. Nieuwe en beknopte Handatlas. Amsterdam 1744—60, N°. 93) . . . . . 145

Fig. 29. [GILLES] ROBERT DE VAUGONDY. Theil von Australasien 1756. JOH. CHR. ADELUNG. Vollständige Geschichte der Schiffarthen nach den noch gröstentheils unbekannten Südländern aus dem Französischen Herrn Präsidenten de Brosse[s]. Halle 1767, Taf. IV, auch CH. DE BROSSES. Histoire des navigations aux Terres Australes. II. Paris 1756, Pl. V . . . . . 188

Fig. 30. A Chart of Capt. CARTERET's Discoveries at New Britain and of Capt. DAMPIER's Tracts & Discoveries in 1699 & 1700. (JOHN HAWKESWORTH. An Account of the Voyages undertaken by the Order of his present Majesty for making Discoveries.... I. London 1773, bei p. 595) . . . . . 194

Fig. 31. Ausschnitt aus der Karte von L. A. DE BOUGAINVILLE. Golfe et Iles de la Louisiade. 1ᵉ partie. (Voyage autour du Monde. Paris 1771, Pl. IV) . . . . . 202

Fig. 32. Ausschnitt aus der Karte von L. A. DE BOUGAINVILLE. Iles de la Louisiade. 2ᵉ partie. (Voyage autour du Monde. Paris 1771, Pl. XII) . . . . . 204

Fig. 33. Ausschnitt aus der Chart of Part of the Coasts of New South Wales, from Cape Tribulation to Endeavour Straits. By Lieut J. COOK 1770 [1 : 2.200000]. (JOHN HAWKESWORTH. An Account of the Voyages.... III. London 1773, bei p. 580). . . . . 210

Fig. 34. THOMAS FORREST. Havre Dory à la Nouvelle-Guinéa (Voyage aux Moluques et à la Nouvelle-Guinée. Paris 1780, Pl. 13), auch A Voyage to New Guinea and the Moluccas. London 1779, Pl. 13). 223

Fig. 35. Ausschnitt aus der Chart of the Track of the Princesa Frigate, commanded by Capt. D. FRANCº. ANTº. MAURELLE 1781. (ALEXANDER DALRYMPLE. A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. Class XVII. London 1781—94, N°. 52). . . . . 231

Fig. 36. Ausschnitt aus der Chart of the Track and Discoveries of the East India Company's Cruisers Panther and Endeavour under the Command of Lieut. JOHN MC. CLUER 1790, 1791 & 1792. (A. DALRYMPLE. A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. Class XVII. London 1781—94, N°. 63) . . . . . 253

Fig. 37. Ausschnitt aus der Karte von C. F. BEAUTEMPS—BEAUPRÉ. Carte des Archipels des Iles Salomon, de la Louisiade et de la Nouvelle Bretagne. (Atlas du Voyage de BRUNY DENTRECASTEAUX. Paris 1807, N°. 21) . . . . . 268

Fig. 38. Ausschnitt aus der Karte von C. F. BEAUTEMPS—BEAUPRÉ. Carte de la Partie Septentrionale de la Nouvelle Bretagne. (Atlas du Voyage de BRUNY DENTRECASTEAUX. Paris 1807, N°. 31). . . 271

Fig. 39. Ausschnitt aus der New Chart of the Straits to the westward of New Guinea, comprehending the Straits of New Guinea, Revenge's or Galewo Straits &c. Corrected and improved from the Observations of Capt. M. HOGAN in 1796, and Capt. R. WILLIAMS in 1796 and 1797. London 1798. (The Complete East India Pilot IV. 1804, N°. 124) . . . . . 282

Fig. 40. Ausschnitt aus der Chart of Terra Australis 1802—1803, North Coast, Sheet I. (MATTHEW FLINDERS. A Voyage to Terra Australis. London 1814. Atlas, Pl. XIII) . . . . . 288

Fig. 41. Ausschnitt aus der Carte d'une partie du Grand Archipel d'Asie, levée et dressée par Mr. L. I. DUPERREY 1818. 1819. (LOUIS DE FREYCINAT Voyage autour du Monde sur les corvettes l'Uranie et la Physicienne. Navigation et Hydrographie. Atlas. Paris 1826, Pl. 3) . . . . . 304

Fig. 42. Ausschnitt aus der Carte d'une partie des Iles des Papous an Nord-Ouest de la Nouvelle-Guinée dressée par L. I. DUPERREY Septembre 1822. (L. I. DUPERREY. Voyage autour du Monde... sur la corvette La Coquille. Hydrographie. Paris 1827. Atlas, Pl. 15) . . . . . 314

Fig. 43. Ausschnitt aus der Carte de la côte de la Nouvelle-Guinée au Sud du hâvre de Doreri, levé par M. M. BÉRARD et DE BLOSSEVILLE. Juillet et Août 1824. (L. I. DUPERREY. Voyage autour du Monde.... sur la corvette La Coquille. Hydrographie. Paris 1827. Atlas, Pl. 35) . . . . . 315

Fig. 44. Ausschnitt aus der Carte particulière de la Nouvelle-Guinée, 1ᵉ feuille. Reconnue par le Capitaine de Frégate DUMONT D'URVILLE. Levée et dressé par Mr. LOTTIN.,. Août 1827. (J. DUMONT D'URVILLE. Voyage de la corvette l'Astrolabe. Atlas [hydrographique]. Paris 1833, Pl. 29). . . . 328

Fig. 45. Ausschnitt aus der Carte Générale de l'Océan Pacifique, hémisphère australe ([J. A.] DE KRUSENSTERN. Atlas de l'Océan Pacifique. St. Peterbourg 1824, N°. 1) . . . . . 336

# I.

## AELTERE NACHRICHTEN.

Heutigentags darf als feststehend erachtet werden, dass während des Altertums und auch noch während des ganzen Mittelalters keinerlei Kunde über Neu-Guinea nach dem Abendlande gelangte. Wenn wir nämlich erwägen, dass selbst die Heimat der Gewürznelke, des am weitesten von Osten her vorgedrungenen Produktes, unbekannt blieb, so muss es als durchaus unglaubhaft erscheinen, dass eine Insel, deren Erzeugnisse erst im Laufe der Neuzeit den Wendekreis überschritten, bereits damals in den Gesichtskreis gerückt sein sollte. Trotz alledem hat es nicht an Versuchen gefehlt bei alten Schriftstellern nach Hinweisen auf Neu-Guinea zu fahnden. Mit welchem Erfolge dies geschah, möge in den nachfolgenden Zeilen erörtert werden.

### Die Bibel.

F. H. UNGEWITTER meinte bereits in der Bibel einen Hinweis auf Neu-Guinea gefunden zu haben, in der Annahme, dass seine Besiedelung durch die Nachkommen von Cham's Sohn Kusch erfolgte. „Zu welcher Zeit die erste Einwanderung geschehen, ist freilich eine andere Frage. Wenn jedoch Hinterindien und der Indische Archipel wahrscheinlich [sic!] vor 4000 Jahren ihre sogenannte Urbevölkerung erhalten haben, so kann schon, wenn nicht gleichzeitig, doch einige Jahrhunderte später die Einwanderung in Australien geschehen sein, und es wird eben so natürlich, wie anderwärts, und in heutigen Fällen gegangen sein. Sie mag in Neu-Guinea und Neuholland..... begonnen und sich dann allmählig oder je nach Umständen erst über die näheren, dann über die entfernteren Südsee-Inseln verbreitet haben" [1]). Es genügt hervorzuheben, dass die Voraussetzungen, von denen Ungewitter ausging, gänzlich irrig waren, indem von den alttestamentlichen Kommentatoren nachgewiesen worden ist, dass die Söhne Cham's Träger von Namen verschiedener Völkerschaften sind und insbesondere Kusch als Vertreter der Nubier erscheint [2]).

1) Der Welttheil Australien. Erlangen 1853, p. 49.

2) HERMANN GUNKEL. Genesis. Handkommentar zum Alten Testament herausgegeben von W. NOWACK. Abt. I., Bd. I. Göttingen 1901, p. 140—141.

**Claudius Ptolemaeus** ± 150 v. Chr.

Auf die folgende Weise gelangte CLAUDIUS PTOLEMAEUS (± 150 v. Chr.) dazu mit Neu-Guinea in Verbindung gebracht zu werden.

In einem an GIULIANO DE MEDICI gerichteten Briefe vom 6. Januar 1515 schreibt ANDREA CORSALI „Dalla parte di Leuante sono le isole doue nascono i Garofani, dette Molucche, & doue si trovano le noci moscate, & Macis: in altre il legno Aloe, in altre Sādali. Et nauigādo verso le parti d'Oriente, dicono esserui terra di Piccinnacoli, & è di molti openione che questa terra vada a tenere, & congiungersi per la banda di Leuante & mezo giorno, con la costa del Bresil, ò verzino, perche per la grandezza di detta terra del verzino, non si è per anchora da tutte le parti discoperta. Il qual verzino, per la parte di Ponente dicono cōgiungersi con l'isole dette le Antile de Re di Castiglia, & con la terra ferma del detto Re" [1]).

Diesen Gedanken verwertete GER. MERCATOR zunächst auf seiner Erdkarte vom Jahre 1569 und darauf in den verschiedenen Ausgaben seines Atlas durch die Bemerkung: „Nova Guinea quae ab Andrea Corsali Florentino videtur dici Terra de Piccinacoli, Forte Labadii insula est Ptolemeo" [2]). Dementsprechend macht er zu der bei PTOLEMAEUS lautenden Stelle: „Labadij [3]), hoc est, hordei insula feracissima enim haec insula dicitur, & praeterea auri multum efficere. Haec metropolim habet à parte septentrionali, fine eius occidentali dictam Argentum, quae gradus habet 187 austra 8.30, ...." die Randbemerkung: „Noua Guinea, Iaua, Terra di Piccinacoli" [4]). Die oben erwähnten Bemerkungen von CORSALI, die unbestimmten und, wie sich herausgestellt hat, ganz unrichtigen Vermutungen Ausdruck verliehen, haben ihren Einfluss noch bis in die neueste Zeit hinein ausgeübt. So sagt SIR HENRY RAWLINSON, der vielleicht nur unbewusst MERCATOR nachspricht, dass Neu-Guinea „ohne Frage" als derjenige Teil des Südlandes zu betrachten sei, auf den CORSALI hingewiesen habe [5]). Auch die angeblich auf Neu-Guinea hausenden Zwergvölker werden immer wieder aufs neue hervorgezerrt [6]).

Auf der oben erwähnten Erdkarte hatte MERCATOR noch einen weiteren Schritt getan, indem er den drei von Menschenfressern bewohnten Sabadeibai-Inseln von PTOLEMAEUS einen Platz unmittelbar im Nordwesten von Neu-Guinea anwies und zugleich der grössten derselben den Namen Cainam [7]) beilegte. Bei der grossen Autorität, deren MERCATOR sich mit Recht erfreute, konnte es nicht ausbleiben, dass diese Deutung bei zeitgenössischen und späteren Kartographen und Schriftstellern grossen Beifall fand. Erst nachdem sich als eine Folge der Entdeckungsfahrten herausgestellt hatte, dass diese Auffassung eine irrtümliche war, kehrte man im Laufe des 18. Jahrhunderts zu der älteren, welche Jabadiu, die Sabadeibai, die Barussai

---

1) GIOV. BATTISTA RAMUSIO. Primo Volume, & Terza editione della Navigationi et Viaggi. Venetia 1563, p. 230a.

2) Nova et aucta orbis terrae descriptio. Duisburgi 1569. — Reproduktion: JOMARD. Monuments de la Géographie Pl. XXI. (N. 79 provisoire). — Mercator. Weltkarte. Facsimile-Lichtdruck nach dem Original der Stadtbibliothek zu Breslau. Berlin 1891. Bl. 7.

3) Schlechte Lesung für Jabadiu.

4) CLAUDII PTOLEMAEI Alexandrini Geographiae libri octo graeco-latini ....., cum tabulis geographicis ad mentem auctoris restitutio per Gerardem Mercatorem ..... Amsterodami [1605], p. 178.

5) Address to the Royal Geographical Society. Proceed. R. Geogr. Soc. XII. London 1872, p. 352—355. Die erste Entdeckung von Australien. Petermanns Mittlg. XIX. 1873, p. 5.

6) K. WEULE. Zwergvölker in Neu-Guinea? Globus LXXXII. 1902, p. 247—252.

7) Verstümmelung von Ceiram = Ceram.

u. s. w. im Südosten von Asien suchte, wieder zurück [1]). Aber erst das 19. Jahrhundert brachte das unbestrittene Resultat, dass Jabadiu als mit Java gleichbedeutend anzusehen sei [2]). Damit war aber zugleich ein Anhaltspunkt für die Lage der übrigen in Betracht kommenden Inseln gegeben. Was die Barussai betrifft, so ist es als eine glückliche Lösung zu bezeichnen, dass G. P. ROUFFAER in denselben die Barus- (Baros-) Lande an der Westküste von Sumatra erkannte, deren Bewohner — die Bataker —, ja auch Anthropophagen sind, bezw. waren. Zwischen diesen und Jabadiu sollen nun die Sabadeibai-Inseln liegen. Obwohl es nun bisher nicht geglückt ist dieselben ausfindig zu machen, so erscheint doch das eine gewiss, dass sie nicht in der Nähe von Neu-Guinea zu suchen sind [3]).

Auch in anderer Hinsicht hat man geglaubt Mitteilungen des alexandrinischen Geographen auf Neu-Guinea beziehen zu können. So meint MATTH. CHR. SPRENGEL, dass PTOLEMAEUS mit der Schilderung der Bewohner China's als wilde Neger, „vielleicht dunkle Nachrichten von den schwarzen Wilden (Haraforas, Alfuresen, Papuas)" hatte [4]). Endlich meint GEORGE COLLINGRIDGE, dass die Angaben über die Satyrs-Inseln sich möglicherweise auf die nordwestlichen Teile von Neu-Guinea bezögen [5]).

Es ist sehr wohl möglich, dass sich in der Ptolemaeus-Literatur, die im Laufe der Jahrhunderte einen geradezu ungeheuren Umfang angenommen hat, noch weitere angebliche Hinweise auf Neu-Guinea vorfinden werden. Dieselben werden aber schwerlich das Endresultat, dass

---

1) [J. B. BOURQUIGNON] D'ANVILLE. Atlas général. Recueil de 58 cartes de la Géographie ancienne et moderne. Paris [1743—1786] sub Orbis veteribus notus 1763 und Ad Antiquam Indiae Geographiam Tabula 1765, bezeichnet den nordwestlichen Teil von Sumatra als „Jabadii Insula" und die im NW. davon liegenden Inseln Pulu Weh etc. als „Sabadibae"; auch: Limites du monde connu des anciens au-delà du Gange. Mémoires de l'Acad. des Inscriptions et Belles-Lettres. XXXII. Paris 1768, p. 624.

2) CHRISTIAN LASSEN. Indische Alterthumskunde II. Bonn 1852, p. 1042.

H. KERN. Java en het Goudeiland volgens de oudste berichten. Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde (3) IV. 1869, p. 638—648.

J. PIJNAPPEL. Ptolemaeus en de Indische Archipel. Bijdr. t. d. T. L. en Vk. (3) V. 1870, p. 48. Sonderbar genug werden Jabadiu und Sabadeibai für eines und dasselbe angesprochen.

G. P. ROUFFAER. Tochten (Oudste ontdekkings-) tot 1497. Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië IV. Leiden—'s Gravenhage [1904], p. 364—366.

K. MANNERT hatte bereits angenommen, dass die Barussischen Inseln Teile von Sumatra darstellen (Geographie der Griechen und Römer. V. 1. Nürnberg 1797, p. 259).

3) CHR. LASSEN (Indische Alterthumskunde III. Leipzig 1858, p. 251) schreibt auf Grund einer unrichtigen Lesart Saladibai und meint dieselben mit den in der Sunda-Strasse liegenden Inseln Krakatau, Sebesi und Panaïtam identifiziren zu können. Während er den Namen mit dem Baum Çâladwîpa (sanskr.) in Verbindung bringt, meint H. C. MILLIES und mit ihm H. N. VAN DER TUUK, dass das Wort ursprünglich Salat Dibai gelautet habe und von salat (mal.) = Meerenge, speziell Malaka-Strasse, abstamme (A. W. de Klerck. LASSEN's geschiedenis van den Indischen Archipel. Utrecht 1862, p. 56. Anm. 2). Da die Voraussetzung eine unrichtige war, so fallen die Konjekturen in sich zusammen. LASSEN hatte übrigens auf der dem 2. Bande seines Werkes beigegebenen Karte die Inseln Bangka, Billiton, Lingga, Liat und Long als die Barussai bezeichnet, während er auf der dem 3. Bande beigefügten Karte denselben durch Sabadivae ersetzt und die Barussai nach den Andamanen verlegt.

TH. KRUSE (Indiens alte Geschichte nach den ausländischen Quellen, im Vergleich mit den inländischen dargestellt. Leipzig 1856, p. 200) zufolge stellen die drei Sabadibä, eigentlich Sawadwipas (sanskr.) = Sumpf-Inseln, „unstreitig" die drei Sunda-Inseln Sumatra, Java und Borneo dar, ohne zu bedenken, dass er damit dem Wortlaut des Alexandriners Gewalt antat. Dies geschieht, indem er selbst zugiebt, dass Jabadiu als Java anzusehen sei, welche Insel aber bekanntlich nicht zu den Sabadeibai gehört.

4) Geschichte der wichtigsten geographischen Entdeckungen. 2. Aufl. Halle 1792, p. 125.

5) The Discovery of Australia. Sydney 1895, p. 18.

Nach Annahme von K. MANNERT. (Geographie der Griechen und Römer. V. 1. 1797, p. 268 „gewiss eine [sic!] der Anambas-Inseln."

nämlich PTOLEMAEUS über keinerlei Nachricht von dieser Insel verfügte, zu erschüttern vermögen.

**Babylonier** und **Sabäer** ± 140 v. Chr.

B. ANKERMANN stellt in seiner Übersicht der Entdeckungsreisen nach dem Bismarck-Archipel die Behauptung auf, dass die Babylonier und Sabäer um 140 v. Chr. zuerst nach China kamen. Er behauptet ferner, dass zu jener Zeit die Reisen südwärts an Sumatra, Java und Timor vorbeigingen und dass es nicht unwahrscheinlich sei, dass manche dieser Seefahrer ihren Weg verfehlten und ihnen daher höchstwahrscheinlich Neu-Guinea mit dem weiter östlich gelegenen Bismarck-Archipel, ebenso wie die Küste West- und Nord-Australiens bekannt gewesen sei [1]). Wenn ANKERMANN daran die Bemerkung knüpft, dass „zuverlässige" Nachrichten darüber fehlen, so ist man berechtigt zu fragen, ob denn überhaupt irgendwelche Nachrichten erhalten geblieben sind. Auf ganz unbewiesenen Voraussetzungen wird ein haltloses Gebäude errichtet. Dass die babylonische Kultur jemals bis nach China vorgedrungen ist, was dann doch am ehesten auf dem Landwege geschehen sein würde, hat sich bisher nicht mit Sicherheit feststellen lassen [2]). C. P. TIELE sagt: „Ohne behaupten zu wollen, dass dies unmöglich sei, da der Wechselverkehr der Völker im Altertume weit lebhafter gewesen zu sein scheint, als bisher vermutet wurde, getraue ich mich doch nicht zu entscheiden, sondern halte es für geraten, nähere Untersuchungen abzuwarten" [3]). Von einer Fahrt längs den unwirtlichen Südküsten von Java und Timor kann bei der damaligen Ausrüstung der Schiffe am allerwenigsten die Rede sein.

Vielleicht liegt der obenerwähnten Behauptung die Verwechselung mit einem umgekehrten Fall zugrunde. Der arabische Geograph MASUDI erzählt nämlich, dass in alter Zeit einmal ein chinesisches Schiff nach Babylon gelangt sei und von dort Künste und Wissenschaften heimgebracht habe [4]). F. VON RICHTHOFEN bemerkt dazu, dass auf diesen Bericht „natürlich nichts zu geben" sei [5]).

**Araber.**

E. A. W. VON ZIMMERMANN behauptet, unter Berufung auf M. C. SPRENGEL, dass die Araber bereits einige Kenntniss von Neu-Guinea besessen hätten [6]). Dieser sagt aber: „Ihre Sprache, Religion und Denkart, die wir in den Philippinen und Magindanao gefunden haben und *wahrscheinlich* in Neu-Guinea und dessen Nachbarschaft finden werden .... erweisen beinahe, dass sie von der weiteren Entdeckung der Südsee ...., nur durch die Ankunft der

---

1) R. PARKINSON. Dreissig Jahre in der Südsee. Stuttgart 1907, p. 811.

2) Babylonisch-Assyrische Geschichte II. Gotha 1888, p. 698—699.

3) JOSEPH EDKINS (Ancient Navigation in the Indian Ocean. Journal of the R. Asiatic Soc. N. S. XVIII. London 1886, p. 1—27) nimmt zwar ebenfalls an, dass die Babylonier auf dem Seewege nach China gelangten, ohne sich indessen zu Behauptungen zu versteigen, wie ANKERMANN dies tut.

4) [CHR. L. J.] DE GUIGNES. Idée générale du commerce & des liaisons que les Chinois ont us avec les nations occidentales. Mémoires de l'Acad. des Inscr. et Belles-Lettres XLVII. Paris 1793, p. 578. In der Ausgabe von C. Barbier de Meynard und Pavet de Courtelle wird berichtet, dass unter dem König Haratan Schiffe nach Indien, Babylon und anderen Ländern mit kostbaren Geschenken für die Fürsten abgesandt wurden, die ihrerseits Fahrzeuge bauen liessen, um als Gegengabe Erzeugnisse ihrer Staaten zu überbringen. (Maçoudi. Les Prairies d'Or. I, Paris 1861, p. 292, 293).

5) China I. Berlin 1877, p. 503 Anm.

6) Australien in Hinsicht der Erd-, Menschen- und Productenkunde. Hamburg 1810, p. 372.

Portugiesen gestört wurden" [1]). Trotzdem den arabischen Geographen gerade im Laufe der letzten Jahrzehnte eine eingehendere Würdigung zuteil geworden ist, hat sich nicht die leiseste Andeutung darüber finden lassen, dass ihre Wissenschaft soweit reichte. Vielmehr hat sich ergeben, dass sie nur noch die Banda-See, und auch diese nur von Hörensagen kannten. So schreibt IBN CHORDADHBEH (846 n. Chr.), dass man von Java aus nach 14tägiger Fahrt nach den „îles des aromates" gelange [2]). MASUDI (± 915 n. Chr.) spricht von der „mer de Chine ou Sandji, qui est la dernière de toutes" [3]). G. P. ROUFFAER identifizirt dieselbe mit der Djenggi-(Papua-)See der Javanen, welche der Banda- oder Molukken-See entspreche, aber *nichts* mit Neu-Guinea zu tun habe [4]).

**Ma-tuan-lin** ± 1200 n. Chr.

In dem von dem chinesischen Geschichtsschreiber MA-TUAN-LIN (± 1200 n. Chr.) erwähnten, südlich von Japan weit entfernt wohnenden „Tschu schu oder Zwergen, welche schwarzen Körpers, nackt und hässlich sind, Fremde ermorden und verzehren" (Buch 327, fol. 37), glaubt K. F. NEUMANN die Bewohner von Neu-Guinea wieder erkennen zu können [5]). Ganz abgesehen davon, dass die Papuanen nichts weniger als Zwerge sind, werden zufolge W. P. GROENEVELDT, in den chinesischen Schriften von dem östlichen Teile des Archipels lediglich die Molukken und Timor erwähnt. Die ersterwähnten werden zuerst ± 650 n. Chr. in den Annalen der Tang-Dynastie (618—906), dann aber erst wieder nach 1500 in denjenigen der Ming-Dynastie (1368—1643) aufgeführt [6]).

**Marco Polo** 1292.

Nicht ganz ohne eigenes Verschulden ist MARCO POLO mit Neu-Guinea in Verbindung gebracht worden. Bei Erwähnung der Fahrt von JORGE DE MENEZES (1526—27) sagt DIOGO DO COUTO über die „Terra dos Papuas": „esta terra he aquelha a que Marco Polo Veneto chama Lochac, que diz-ser riquissima de ouro, que diz que estava setecentas milhas .... de Java e a põe de outra banda do Tropico, e diz que ao derredor estavam as Ilhas de Sodur, Pentam, Malayur e outras" [7]). Bereits vor COUTO hatten Seefahrer dieses Goldland auf Neu-Guinea gesucht, auf Grund einer Annahme, deren Ursprung auf einen Gedächtnisfehler des Venezianers zurückzuführen ist. Die betreffende Stelle lautet [8]): „Wenn man Java verlässt und 700 miglia in einer zwischen S. und SW. liegenden Richtung segelt, so gelangt man an zwei

---

1) Geschichte der wichtigsten geographischen Entdeckungen ... 2. Aufl. Halle 1792, p. 180.

2) M. J. DE GOEJE. Kitâb âl-Masâlik Wa'l-Mamâlik. Bibliotheca Geographorum Arabicorum VI. Leide 1889, p. 46.

3) MAÇOUDI. Les Prairies d'Or. Texte et traduction de C. Barbier de Meynard et Pavet de Courteille. I. Paris 1861, p. 330, 343, 345.

4) Tochten (Oudste ontdekkings-). Encyclopaedie van Nederlandsch Oost-Indië IV. Leiden—'s Gravenhage [1904], p. 370—371.

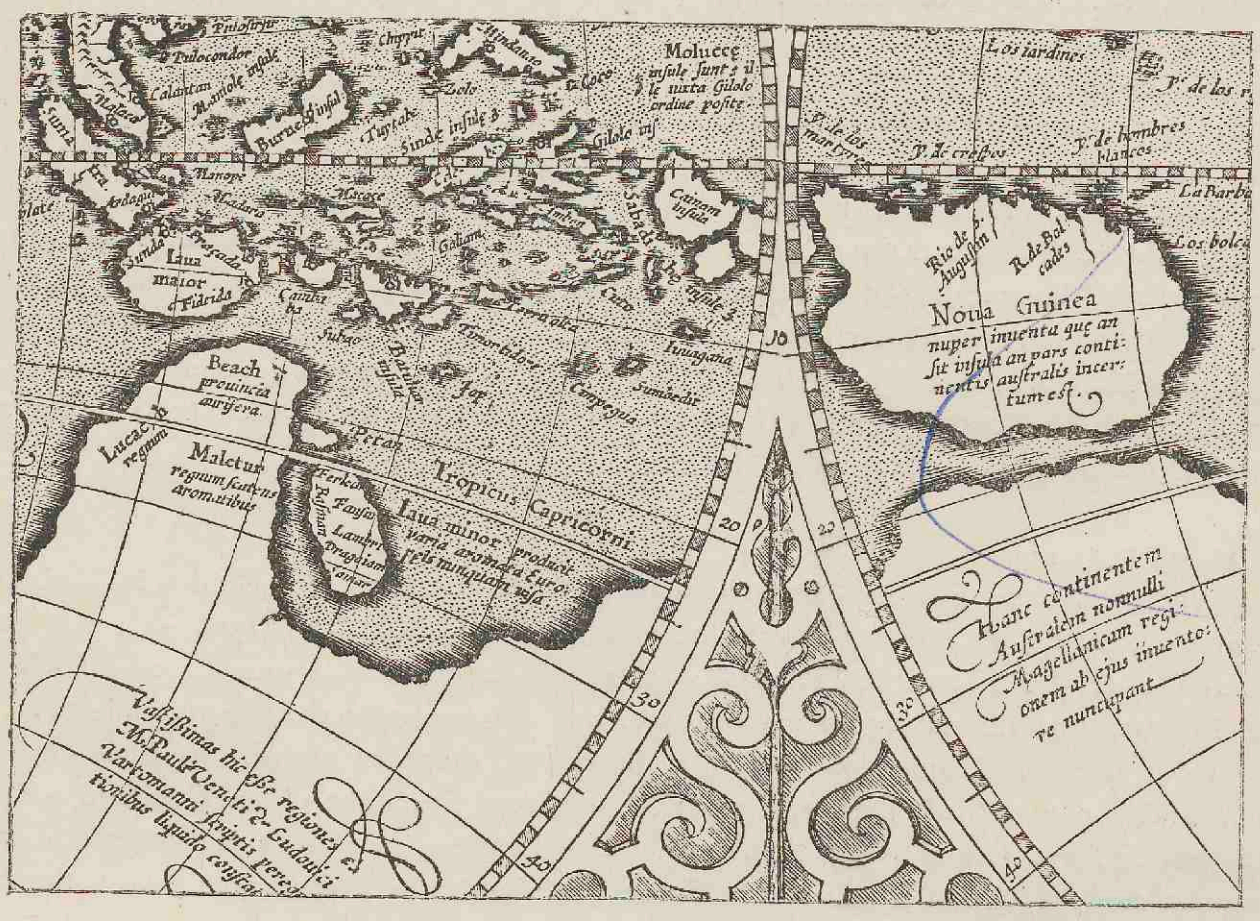
5) Ostasien und Westamerika. Nach chinesischen Quellen aus dem fünften, sechsten und siebenten Jahrhundert Zeitschrift für allgem. Erdkunde. N. F. XVI. Berlin 1864, p. 310.

6) Notes on the Malay Archipelago and Malacca compiled from Chinese sources. Verhandel. Bat. Gen. v. K. en W. XXXIX. Batavia 1880 1., p. 58, 116, 117.

7) DA ASIA. Decada IV, parte I, Lisboa 1778 lib. 3, cap. 3, p. 180 (erste Ausgabe 1602).

8) GIOV. BATT. RAMUSIO. Primo Volume & Terza Editione della Navigatione et Viaggi. Venetia 1563, p. 51. HENRY YULE. The Book of Ser Marco Polo, the Venetian. II. 2d ed. London 1875, p. 256.

Inseln, eine grössere und eine kleinere. Die eine wird Sondur, die andere Condur [1]) genannt.... Lasst uns nun 500 miglia jenseits Sondur gehen, so finden wir ein anderes Land, Locac [Lochac] genannt. Es ist ein gutes und ein reiches Land..... und besitzt Gold in unglaublichen Mengen..... Sobald man Locac verlässt und 500 miglia in südlicher Richtung segelt, so gelangt man an ein Eiland Pentam..... Wenn man hierauf 60 und alsdann weitere 30 miglia zurückgelegt hat, so erreicht man eine Insel, welche ein Königreich bildet und Malaiur heisst." MERCATOR hatte nun auf Grund dieser Angaben, die er leider der Ausgabe des Simon Grynaeus entnahm, die auf einer der schlechtesten Handschriften beruhte, ein Kartenbild




entworfen und zwar zuerst auf seiner Weltkarte vom Jahre 1541, darauf in derjenigen von 1569, übrigens der besten kartographischen Leistung des 16. Jahrhunderts, und ferner in den verschiedenen Ausgaben seines Atlas [2]). Dass diese Darstellung der Wirklichkeit keineswegs entsprach, lag daran, dass POLO Java (spr. Djawa) an Stelle von Tjampa (Tsiampa) setzte, wie W. MARSDEN zuerst wahrscheinlich machte [3]) und H. YULE später näher begründete. Sobald man diesen Fehler berichtigt, wird die Reiseroute Marco Polo's völlig verständlich. Unter

---

1) Der Name Kondor oder Kondore soll den Eingeborenen unbekannt sein und die Insel von ihnen Pulu Kohnaong genannt werden (Nouv. Ann. des Voyages (6) VII[e] Année. Paris 1881. IV, p. 101).
H. YULE. Pulo Condore. Scott. Geogr. Magazine, IV. Edinburg 1888, p. 98—108.
HARMAND. Les îles de Poulo-Condore, le haut Don-Naï et ses habitants. Bull. Soc. Géogr. Paris 1877, p. 523—534.

2) Die obenstehende Fig. 1 ist der zweiten Auflage desselben (Amsterdam 1607, p. 29) entnommen.

3) WILLIAM MARSDEN. The Travels of Marco Polo in the Thirteenth Century. London 1818, p. 595.

Tjampa ist nämlich die ganze Küste zwischen Kambodja und Tongkin zu verstehen [1]). Lochac bedeutet Süd-Siam, gegenüber der Mekong-Mündung und stellt eine Landschaft dar, die noch heutigentags Lo-hoh oder Lo-kok genannt wird. Mit Pentam ist die Insel Bintang gemeint und unter Malayur = Malaju ist Sumatra, speziell das malaiische Reich Palembang in Süd-Sumatra zu verstehen [2]). In der Ausgabe von SIMON GRYNAEUS [3]) steht Boëach anstatt Lochac und MERCATOR trug dieses unter dem Namen „Beach prouincia aurifera...." auf seiner Karte ein. Einer anderen Ausgabe entnahm er das richtige Lochac, das aber als selbstständiges „Lucach regnum" einen Platz erhielt. Die übrigen Namen wurden wiederum GRYNAEUS entnommen, so Maletur, statt Malayur, Petan, statt Pentam u. s. w. (Fig. 1). Da nun die von MERCATOR gegebene Darstellung von WYTFLIET, ORTELIUS, HUYGEN VAN LINSCHOTEN u. s. w. kopirt wurde, so erlangte dieselbe eine weite Verbreitung und wurde dadurch der Existenz eines goldreichen Landes im Süden von Java, statt von Tjampa, zur allgemeinen Anerkennung verholfen. Das Lucach und Beach bez. Veach wurde später zusammengezogen und daraus ein Land, bezw. eine Insel Luca Veach gemacht [4]).

Es unterliegt kaum einem Zweifel, dass dieses Goldland auch auf Neu-Guinea und Neu-Holland [5]) gesucht wurde und auch mit den Anlass gab zu der ersten niederländischen Expedition unter WILLEM JANSZ. Auch bei der LE MAIRE'schen Expedition (1615—16) hat das Goldland eine Rolle mitgespielt, und als JAN CARSTENSZ. am 8. Februar 1623 die Küste von Neu-Guinea erblickte, meinte er dasselbe vor sich zu haben. Auch in den den Schiffen mitgegebenen Instruktionen ist zuweilen hiervon die Rede [6]).

**Nâgarakrĕtâgama 1365.**

Das in balinesischer Schrift erhalten gebliebene Heldengedicht „Nâgarakrĕtâgama", welches in dem Puri zu Tjakranagara, östlich von Ampenan, auf Lombok aufgefunden wurde,

---

1) G. SCHLEGEL. Iets over de betrekkingen der Chineezen met Java voor de komst der Europeanen aldaar. Tijdschr. v. Indische T. L. en Vk. XX. Batavia 1873, p. 11.

HENRY YULE. Champa. Geographical Magazine, IV. London 1877, p. 66—67.

JOACHIM LELEWEL reproduzirt (Géographie du Moyen Age. Atlas. Bruxelles 1850, Pl. 48) einen „Abbozzo della Mappa di Marco Polo nella sala della scudo del palazzo ducale di Venezia, volgata Placido Zurla" auf dem „Campa" und ebenso „Giava mag." an richtiger Stelle stehen. Die Karte ist aber sicher jüngeren Datums.

2) Über die weiteren auf Sumatra wieder erkannten Orte s. H. YULE l. c. pag. 265, 266, 274—276, 281, 283, 285; G. P. ROUFFAER. Tochten (Oudste ontdekkings-) Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië IV. [1904], p. 378; J. T. THOMSON. Marco Polo's Six Kingdoms or Cities in Java Minor. Proceed. R. Geogr. Soc. XX. London 1875, p. 215—224.

3) Novus Orbis regionum ac insularum veteribus incognitarum. Basilcae 1532, p. 400.

4) GODINHO DE EREDIA. Malaca, L'Inde méridionale et le Cathay [1618]. Bruxelles 1882, p, 65. franz. Text. Der Kommandant des Forts auf Nusa Endeh in der Bai von Endeh, Südküste von Flores, Pedro de Carvalhaes, berichtet über die Entdeckung der Goldinsel Luca Veach, deren Berg aus massivem Golde bestehe und schwört auf die „heiligen Evangelien", dass dies der Wahrheit gemäss sei. Im Begriff eine Fahrt nach derselben anzutreten, habe er sich im letzten Augenblicke noch durch die inständigen Bitten der Dominikaner von der Ausführung seines Vorhabens abhalten lassen. Der Herausgeber, Ch. Ruelens, hat die Unverfrorenheit gehabt hinzuzufügen, dass in der Sprache von Java und von Savu *Luca* Insel und *Veach* Gold bedeute.

5) ALEXANDER DALRYMPLE. An Plan for Extending the Commerce of This Kingdom and of the East-India-Company. London 1769 [erschienen 1771], p. 92.

6) R. H. MAJOR. Early Voyages to Terra Australis. London 1859, Hakluyt Soc. N°. 25, p. XVII.

P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland of Nieuw-Holland in de 17e en 18e eeuw. Amsterdam 1868. p. 29, Anm. 1.

J. E. HEERES. Het Aandeel der Nederlanders in de ontdekking van Australië. Leiden 1899, p. 20.

ist von J. BRANDES veröffentlicht worden, leider jedoch ohne Übersetzung und ohne Kommentar [1]). Es ist das Verdienst H. KERN's dieses wichtige Werk, das uns einen Einblick in die geographischen Kenntnisse der Javanen zu jener Zeit (1365) gewährt, wenigstens in einem Auszuge zugänglich gemacht zu haben [2]). Für uns ist dasselbe von besonderem Wert, als hier zum *erstenmale* in der Literatur ein auf Neu-Guinea liegendes Gebiet Erwähnung gefunden hat. Unter der Bezeichnung Wwanin erkennt man, wie dies G. P. ROUFFAER bereits getan hat [3]), die an der Südküste des Mac Cluer-Golfs liegende Landschaft Onin. Aus der Schreibweise erkennt man zugleich, dass man auf dem Wege über die Molukken von derselben Kenntnis erhielt, denn auf Ternate wird dieselbe Wonin genannt [4]). Unter den Papuanischen Inseln findet in dem erwähnten Gedicht keine einzige Erwähnung, es sei denn dass man mit ROUFFAER Hutan Kadali mit den westlich von Misol liegenden, ganz unbedeutenden Kanari-Inseln identifiziren wollte [5]).

Es möge aber ein und für allemal hervorgehoben werden, dass die Beziehungen Neu-Guinea's zu den übrigen Teilen Indonesiens weit ältere sein müssen. Denn zwei Erzeugnisse waren zum Teil bis in die entferntesten Gegenden bereits vor Ankunft der Europäer durchgedrungen. Das ist erstens die als Universalheilmittel noch heutigentags sehr geschätzte Rinde des Massoibaumes (Massoia aromatica Becc.), und zweitens die „lange" Muskatnuss (Pala lelaki = Pala papua der Eingeborenen; Myristica argentea Wrbg.), die als Aphrodisiakum in späterer Zeit selbst ihren Weg nach Europa gefunden hat [6]).

---

1) Nâgarakrĕtâgama. Lofdicht van Prapanjtja op Koning Rasadjanagara [sic!], Hayam Wuruk, van Madjapahit. Verhandel. Batav. Gen. v. K. en W. LIV. Batavia 1904. N°. 1. [1902].

2) Een oud Javaansch geschiedkundig gedicht uit het bloeitijdperk van Madjapahit. De Indische Gids XXV. 1. Amsterdam 1903, p. 352.

3) Tochten (Oudste ontdekkings-). Encyclopaedie van Nederl. O. Indië IV. [1904], p. 385. In einer Schrift aus dem Jahre 1475 kommt der Name der Landschaft nicht mehr vor und reicht die Kenntnis der östlichen Gebiete nur bis Ceram und den Ceram Laut-Inseln. (Éd. Dulaurier. Liste des pays, qui relevaient de l'empire javanais de Madjapahit à l'époque, de sa destruction en 1475. Journal Asiatique (4) VII. Paris 1846, p. 567).

4) Onin ist der ceramsche Name, während die Landschaft bei den Eingeborenen Manjèwas heisst. (F. S. A. de Clercq. Rapport van drie reizen ..... Tijdschr. v. Ind. T. L. en Vk. XXXIV. Batavia 1891, p. 125).

5) In einer erst vor wenigen Tagen erschienenen Abhandlung (De javaansche naam „Seran" van Z. W. Nieuw-Guinea vóór 1545; en een rapport van Rumphius over die kust van 1684. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXV. 1908, p. 308—347) hat G. P. Rouffaer den Nachweis geführt, dass in der erwähnten Nâgarakrĕtâgama noch der Name eines zweiten Gebietes auf Neu-Guinea steckt. In dem Verzeichnis kommt nämlich der Name „Seran" zweimal vor. Rouffaer giebt hierfür eine sehr annehmbare Erklärung, indem er durch den Vergleich mit einer Schrift von Rumphius aus dem Jahre 1684 und den Angaben verschiedener Seefahrer zeigt, dass die Javanen damals nicht allein die Insel Ceram, sondern auch die Landschaft Kowiai, im südwestlichen Neu-Guinea, von der die Cerammer die Massoirinde holten, Seran genannt haben. Rouffaer findet in diesem Umstande zugleich eine Erklärung für die Tatsache, dass auf älteren Karten der westliche Teil von Neu-Guinea den Namen Ceram trägt.

Dieses ist der Fall auf der Karte „Insulae Indiae Orientalis praecipuae, in quibus Moluccae celeberrimae sunt." (Ger. Mercator. Atlas ed. 2. Amsterdam 1607, fol. 339), die der bei Jan Huyghen van Linschoten (Reysgheschrift van de Navigatien der Portugaloysers in Orienten. Amsterdam 1595, p. 96/97) sich vorfindenden, nachgebildet ist. Ausser dem Namen „Os Papuas", wie bei Linschoten, erscheint noch „Ceiram I.", während das echte Ceram als „I. Cenaon Zelan" bezeichnet wird. (Zusatz während des Drucks 26. III. 1908).

6) A. G. VORDERMAN. Pala lelaki. Teyssmannia. V. Batavia 1894, p. 163—167.

## II.

## DIE FAHRTEN DER SPANIER UND PORTUGIESEN 1511—1606.

Nachdem die Portugiesen im Jahre 1512 von Westen und neun Jahre später die Spanier, von der entgegengesetzten Richtung kommend, die Molukken erreicht hatten, musste es nur noch als eine Frage der Zeit erscheinen, dass sie auch Neu-Guinea in ihren Bannkreis ziehen würden. Die ersten Berührungen mit dieser Insel waren indessen rein zufällige zu nennen und die Portugiesen haben es sich überhaupt kaum angelegen sein lassen eine eingehendere Kenntnis von derselben zu erlangen. Anders dagegen die Spanier, die mehrere Male von Amerika aus den Versuch unternahmen Neu-Guinea zu erreichen, nicht zum wenigsten dabei angeregt durch den angeblichen Goldreichtum. Aber gerade diese Expeditionen waren es, die ihr Ziel vollständig verfehlten. So kam es denn, dass im Laufe des 16. Jahrhunderts von diesem Eilande nichts weiter bekannt wurde, als ein Teil der Nordküste bis zum Kap Gourdon. Erst mit dem Abschluss dieser Periode gelingt es ihnen im Jahre 1606, von den Neu-Hebriden kommend, die Südostspitze zu erreichen und darauf die Süd- und Südwestküste zu umsegeln, wodurch die bisher nur gemutmasste Inselnatur eine Bestätigung fand.

### Antonio d'Abreu 1511—12.

Bald nach der im August 1511 erfolgten Einnahme von Malaka fasste AFFONSO D'ALBUQUERQUE den Entschluss eine Expedition, unter dem Befehl von ANTONIO D'ABREU, nach den Gewürz-Inseln zu entsenden. Von den drei Schiffen, „Santa Catharina", „Çaboia" und einer lateinischen Karavele, aus welchen das Geschwader bestand, ging das von dem Nakhoda ISMAEL [1]) geführte voraus, um die Bewohner der Banda-Inseln auf das Kommen der Portugiesen vorzubereiten. Leider fliessen die Quellen über diese denkwürdige Fahrt ausserordentlich spärlich und gerade die zuverlässigste, nämlich das Werk von JOÃO DE BARROS, zeichnet sich durch grosse Kürze aus [2]). Die im Dezember angetretene Fahrt nahm den bei den

1) Nakhoda ist der Titel eines malaiischen Kapitäns, der selbst Reeder ist, oder wenigstens Anteil an der Ladung hat. Ist dieses nicht der Fall, so wird er Djuragan genannt.

2) DA ASIA DE JOAÕ DE BARROS. Decada III, parte 1, livr. V, cap. VI. Lisboa 1777, p. 583—597.
F. L. DE CASTANHEDA. Historia do descobrimento e conquista da India. III. Lisboa 1833, p. 289, 290. (Erste Ausgabe 1554).

malaiischen Schiffern üblichen Verlauf [1]). Nach dem Verlassen der Malaka-Strasse, wurde auf die Nordküste von Java zugesteuert, um hierauf, längs derselben segelnd, zunächst auf der unweit Surabaja gelegenen Reede von Grissé oder Grèsik (Agaçim der Portugiesen) vor Anker zu gehen. Die Fahrt in östlicher Richtung wurde längs Madura, Bali, Lombok, Sumbawa, Flores, den Solor-Inseln und Wetar fortgesetzt, worauf einen nördlichen Kurs einschlagend, nach dem Passiren der einsam inmitten der Banda-See aufragenden Vulkaninsel Gunung Api (Solitarya der Portugiesen [2])), die Insel Amboina erreicht wurde. Von hier aus wurde abermals ein östlicher Kurs eingeschlagen, der längs der Südküste von Ceram bis Guli-Guli [3]) führte. Antonio Galvão zufolge erwies sich hier das zweite, von FRANCISCO SERRÃO geführte Schiff verrottet und musste durch ein eingeborenes Fahrzeug ersetzt werden. Als nunmehr endlich die Banda-Inseln erreicht wurden, gelang es nicht allein eine Ladung der heissbegehrten Muskatnüsse nebst Muskatblüte, sondern auch einen Vorrat der in den eigentlichen Molukken heimischen Gewürznelken, zu erwerben.

Nach Eintritt des Ostmonsuns, also gegen Mai 1512, wurde die Heimfahrt angetreten. Die von ABREU geführte „Santa Catarina" traf glücklich wieder in Malaka ein, während das Fahrzeug FRANCISCO SERRÃOO's auf einer der Nusa Penju (Schildpatt-Inseln) in der Banda-See Schiffbruch erlitt. Es möge noch kurz erwähnt werden, dass SERRÃOO auf Seeräuberprauen nach Amboina und von dort weiter nach Ternate gelangte.

Trotzdem nirgends in den Quellen von Neu-Guinea die Rede ist, wird von altersher mit grösserer oder geringerer Sicherheit ABREU die Entdeckung dieser Insel zugeschrieben [4]). Die Widerlegung dieser Ansicht durch S. RUGE ist ohne Erfolg geblieben [5]). So hat denn J. R. MC. CLYMONT das alte Märchen nicht allein wieder aufgefrischt, sondern in der willkürlichsten Weise eine geradezu abenteuerlich zu nennende Route sich zurechtgelegt [6]).

DAMIÃO A GOES. Chronica do rei D. MANOEL. Lisboa 1749, p. 330.

ANTONIO GALVANO. The Discoveries of the World. Edited by Ch. R. Drinkwater Bethune, London 1862, Hakluyt Soc. N°. 30, p. 115.

GASPAR CORREA. Lendas II. Lisboa 1858, p. 280, 235, 215, 242.

GABRIEL REBELLO. Informação das cousas de Maluco. Colleção de noticias par a historia e geografia das nações ultramarinas VI. Lisboa 1856 p. 200—201 (geschrieben 1569).

1) Zufolge AFFONSO D'ALBUQUERQUE und CORREA erfolgte die Abfahrt im November.

2) E. T. HAMY. (Études historiques et géographiques. Paris 1896, p. 160) glaubt, dass damit die Insel Serua gemeint gewesen sei.

3) Irrigerweise verlegt HAMY (l. c. Pl. IX) diesen heute noch existirenden Ort nach dem westlichen Teile von Ceram.

4) THOMAS FORREST. A Voyage to New Guinea. London 1879, p. V.

MATTH. CHR. SPRENGEL. Geschichte der geographischen Entdeckungen. 2. Aufl. Halle 1792, p. 407, 411.

EBERH. AUG. WILH. VON ZIMMERMANN. Australien in Hinsicht der Erd-, Menschen- und Productenkunde. I, Hamburg 1810, p. 372, 373.

R. H. MAJOR. Early Voyages to Terra Australis. London 1859. Hakluyt Soc., N°. 25, p. LX.

CL. R. MARKHAM. Progress of Discovery on the Coasts of New Guinea. Suppl. Papers of the Roy. Geogr. Soc. I. N. 2. London 1884, p. 268.

COUTTS TROTTER. New Guinea: A Summary of Present Knowledge with regarding to the Island. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. VI. London 1884, p. 196.

JUSTO ZARAGOZA behauptet erst, dass ANTONIO D'ABREU 1511 Neu-Guinea besuchte, darauf, dass JORGE DE MENEZES diese Insel 1524 [sic!] entdeckte, endlich aber dass ORTIZ DE RETES, wohl von wegen der „tendencia patriótica", als der wirkliche Entdecker im Jahre 1545 anzusehen sei. (Historia del descubrimiento de las regiones australes. III. Madrid 1882, p. 23, 29, 37).

5) Ueber die erste Entdeckung von Australien und Neu-Seeland [sic!]. XIII. & XIV. Jahresbericht des Vereins für Erdkunde. Dresden 1877, p. 107.

6) The Discovery of New Guinea by ANTONIO DE ABREU. Report of the 7th Meeting of the Australasian Assoc. for the Advancement of Science. Sydney 1898, p. 712—722.

Fussend auf die bei GALVÃO sich findende Angabe, dass die Aru-Inseln berührt worden seien, lässt er die Schiffe in südlicher Richtung weitersegelnd bis zum Nordeingang der Prinses Marianne-Strasse gelangen, um alsdann, längs der Südwestküste von Neu-Guinea aufwärts segelnd, endlich das Ziel der Wünsche zu erreichen. Zunächst ist zu beachten, dass ausschliesslich Gewinnsucht die Triebfeder des Unternehmens war und dass die Portugiesen sich umsoweniger Abschweifungen werden gestattet haben, als der Westmonsun schon weit vorgerückt war, ehe die Abfahrt von Malaka angetreten wurde. Aus diesem Grunde verdient die Angabet von GALVÃO, dass die Aru-Inseln passirt worden seien [1]), auch kein Vertrauen, zumal er überhaup

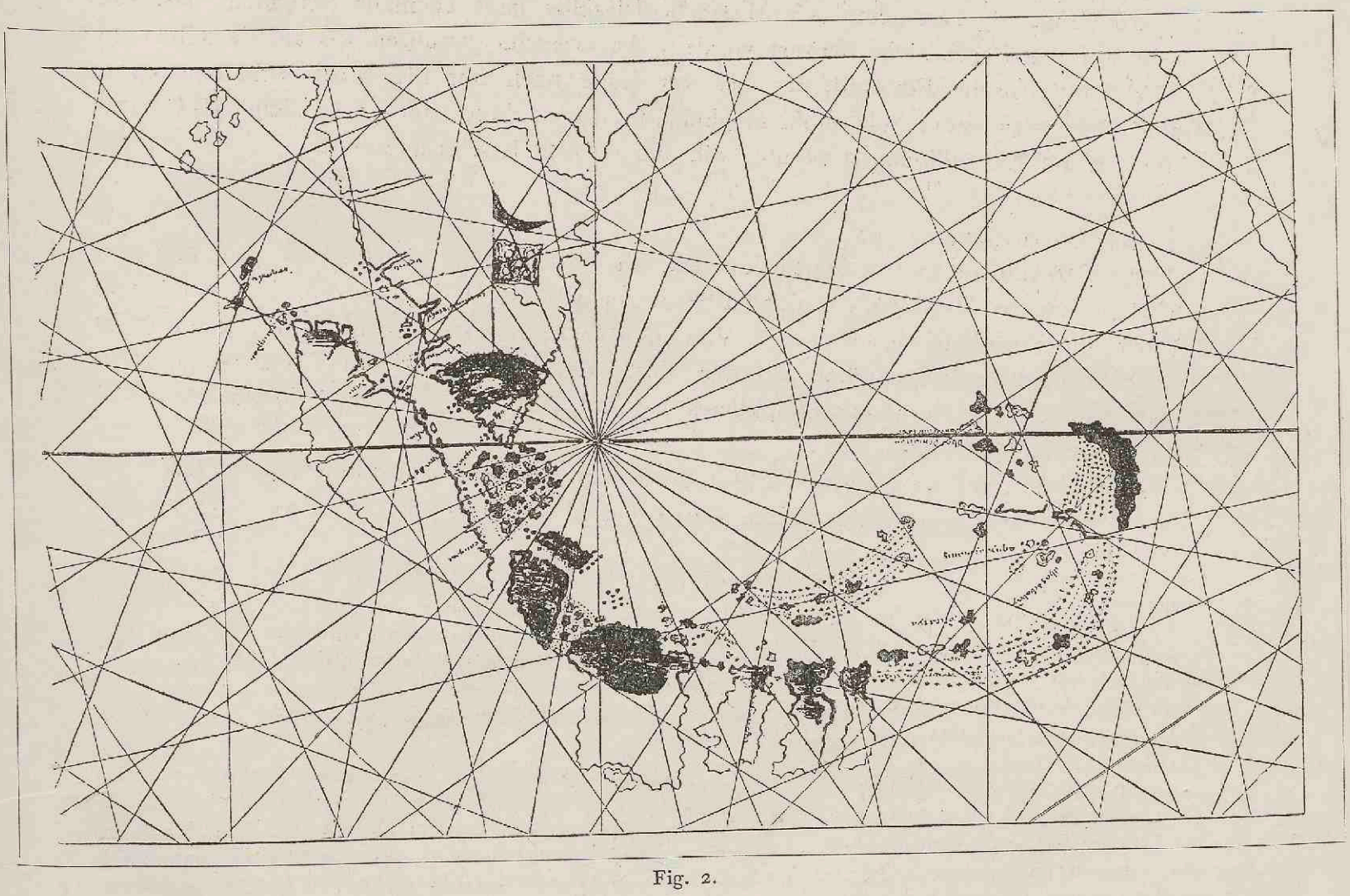


Fig. 2.

den ganzen Hergang nur von Hörensagen kannte. Es möge darauf hingewiesen werden, dass er noch andere unrichtige Mitteilungen macht. So lässt er FRANCISCO SERRÃOO nach seinem Schiffbruch auf den Nusa Penju nach Mindanao, statt nach den Nusa Tello (Pulu Tiga) bei Amboina gelangen. Auch liegen die Banda-Inseln gar nicht unter 8° S. Glücklicherweise giebt es noch zwei Karten, die gestatten diese Frage zu prüfen. Die eine rührt von FRANCISCO RODRIGUEZ her, der ein Teilnehmer der Expedition war [2]). Da er sich jedoch später (1524—

1) Es hat sich bisher der Nachweis nicht führen lassen, dass die Portugiesen überhaupt jemals diese Inselgruppe besucht haben.

2) Cartas de AFFONSO DE ALBUQUERQUE, seguidas de documentos que as elucidam. I. Lisboa 1884. Accad. R. das Sc., p. 64.

30) in den Molukken aufhielt, so enthält dieselbe auch Einzelheiten, denen spätere Erfahrungen zugrunde liegen [1]). Diese Karte lässt keinen Zweifel darüber obwalten, dass die ABREU'sche Expedition weder die Aru-Inseln, noch die Westküste von Neu-Guinea berührt hat. Allerdings hat RODRIGUEZ im Osten von den Molukken-Inseln (Ternate, Tidore u. s. w.) eine in nordsüdlicher Richtung verlaufende, langgestreckte „Ilha de Papoia" eingetragen, die E. T. HAMY irrigerweise für die nordwestliche Halbinsel hält [2]). Ein Blick auf die Karte genügt, um zu erkennen, dass dieselbe Halmahera darstellt. Vorgreifend möge dazu bemerkt werden, dass PIGAFETTA uns erzählt, dass auf dieser Insel der König von Papua wohne.

Die Veröffentlichung der anderen, von PEDRO REYNEL (REINEL) um 1517 [3]) angefertigten Karte (Fig. 2), verdanken wir HAMY [4]). Dieselbe lässt ebenfalls erkennen, dass die Aru-Inseln auf der Fahrt nicht berührt wurden. Andererseits gewahren wir auf derselben im Osten der Banda-Inseln Festland, welches der Lage nach nur die Nordwesthalbinsel von Neu-Guinea bedeuten kann. Sehr wohl möglich ist es, dass diese Eintragung nicht aufs Geratewohl, sondern auf Erkundigungen beruht, wie auch HAMY bereits annimmt.

**Fernao de Magalhães 1520.**

Der MAGALHÃES'schen Expedition war die Entdeckung Australiens von ALDAMA AYALA [5]) und SA DE BANDEIRA [6]), den Mitteilungen von R. H. MAJOR zufolge [7]), auf Grund einer Karte im Portulano des FERNÃO VAZ DOURADO aus dem Jahre 1571 zugeschrieben worden. Hier fanden sich nämlich auf der Küste des „Südlandes" die Worte eingetragen: „Esta costa descubrio Fernã de Magalhaes naturall portuges por mandado do emperador Carllos o anno de 1520" [8]).

Auf Veranlassung von Major hatte John Martin dieselbe in Lissabon einer Durchsicht unterzogen und zugleich mit einer alten Karte von Mercator verglichen [9]), wobei er zu dem

---

1) Vicomte DE SANTAREM. Atlas composé de mappemondes, de portulans et de cartes hydrographiques depuis le VI^e^ jusqu'au XVII^e^ siècle. Paris 1832—49. 4^e^ partie, N^o^. 20. Eine verkleinerte, durch unberechtigte Zutaten verunstaltete Kopie veröffentlichte GEORGE COLLINGRIDGE. (The Discovery of Australia. Sydney 1895, p. 116).

2) Études historiques et géographiques. Paris 1896, p. 177.

3) Zufolge S. RUGE jedenfalls nach 1517. (Der Periplus Nordenskiölds. Deutsche geographische Blätter XXIII. Bremen 1900, p. 205).

4) l. c. Pl. 8. Das Original befindet sich im Hauptkonservatorium der Bayrischen Armee in München, eine Kopie in der Bibliothèque nationale in Paris. Eine bessere photographische Reproduktion als in dem HAMY'schen Werke giebt LUCIEN FOURNEREAU (Le Siam ancien. Ann. du Musée Guimet XXVII. Paris 1895, Pl. I), doch ist hier gerade der uns am meisten interessirende östliche Teil nicht zur Darstellung gelangt. Eine verkleinerte und zugleich mangelhafte Kopie findet sich noch bei Justin Winsor. (Narrative and Critical History of America II. London 1884, p. 440).

5) Compendio geografico estadistico de Portugal y sus posesiones ultramarinas. Madrid 1855, p. 882.

6) In einem zu Angra auf der Insel Terceira veröffentlichten Almanach.

7) Early Voyages to Terra Australis. London 1859, Hakluyt Soc., p. XXI.

C. E. MEINICKE sagt in bezug auf die hier mitgeteilten Angaben von Ayala, dass dieselben sich bereits in dem Buche von Bishop. Sketch of the History of Vandiemensland p. 2, 3 vorfinden und dem East India Magazine entnommen wurden (Die Geschichte der Entdeckung Australiens vor Cook. Zeitschr. für allgem. Erdkunde N. F. XI. Berlin 1861, p. 7. Anm. 1).

8) E. T. HAMY reproduzirt den Ausschnitt einer Karte von Domingo Texeira 1573, die Nordküste von Neu-Guinea darstellend mit der gleichlautenden Überschrift: „Esta costa descubrio Fernao de magalhaes Naturall portuges por mandado do emperador Domcarlos Anno de 1520. (Études historiques et géographiques. Paris 1896, p. 209).

9) MAJOR l. c. pag. XXV.

Resultat gelangte, dass die betreffende Küste des „Südlandes" die Nordküste von Neu-Guinea darstelle, wie sich aus dem folgenden Vergleich ergäbe:

| Fernão Vaz Dourado: | Ger. Mercator: [1]) |
|---|---|
| I. de los Martiles . . . . . | Y. de los Martyres |
| I. dellos Crespos . . . . . | Y. de Crespos |
| I. Duarti . . . . . | Y. de Arti |
| I. de Armo . . . . . | Y. de Arimo |
| I. de Malagrate . . . . . | Y. de Malagente |
| I. Dombres brancos . . . . . | Y. de Hombres blancos. |
| Llabasbuda . . . . . | La Barbada |
| Llacuimana . . . . . | La Caimana |
| Bullcones (auf dem Festlande) . . . . | Los Bolcanes (Inseln). |

Es ist nun ganz unverständlich, wie Major hieraus den Schluss ziehen konnte, „that the track laid down on Vaz Dourado's map as discovered by Magalhaens of Terra de Fuego, and that from its adopted false position on the vellum it was subsequently applied erroneously to New Guinea". [2]). Bei einiger Bekanntschaft mit der Neu-Guinea-Literatur hätte er doch sofort herausfinden müssen, dass der Darstellung von Mercator die Fahrt von Yñigo Ortiz de Retes im Jahre 1545 zugrunde lag. Vaz Dourado hat fast sämmtliche Namen in scheusslicher Weise verstümmelt. Dass er die Entdeckung der Küste dem Magalhães zuschrieb, beruht augenscheinlich auf Unwissenheit.

Wir sind seit langer Zeit über den Verlauf dieser Fahrt genügend unterrichtet, um zu wissen, dass Magalhães weder Neu-Guinea, noch das »hohe Gebirge von Neumecklenburg", wie dies B. Ankermann für wahrscheinlich erachtet [3]), gesichtet haben kann [4]).

Eine Notiz in dem Reiseberichte des Antonio Pigafetta ist aber für uns insofern von Interesse, als zum erstenmale das Wort „Papua" erwähnt wird. In der Relation heisst es nämlich, gelegentlich der Anwesenheit auf Tidore 1521, dass Halmahera von „Mory" (Malaien) und von „Gentilli" (Heiden) bewohnt sei. „Il re de queste Gentilli, deto raya Papua, e richissimo de oro et habita dentro in la ysola" [5]).

**Anonymus** 1525—26.

„About this time Dom Garcia Henriques was sent to relieve Antonio de Brito at the Moluccas. On arrival at Ternate, he sent a Portuguese in a small vessel to discover the Celebes Islands, where it was reported quantities of gold were to be found. He succeeded in this entreprise so far as the discovery of the island was concerned, but he failed to find

---

1) An Stelle der einer nicht näher bezeichneten Karte entnommenen Namen, habe ich die auf der Weltkarte Mercator's von 1569 eingetragenen, die auch Vaz Dourado als Vorlage gedient haben muss, hingesetzt.

2) l. c. pag. XXVI.

3) R. Parkinson. Dreissig Jahre in der Südsee. Stuttgart 1907, p. 812.

4) Magalhães blieb auf seinem Kurse nicht weniger als 16 Breitengrade nördlich von Neu-Mecklenburg entfernt.

5) Il primo viaggio intorno al globo de Antonio Pigafetta e le sua regole sull' arte de navigare per Andrea da Mosto. Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Columbiana. Parte V. Volume III. Roma 1894, p. 95.

the gold. On his return his vessel was carried away by a storm to eastward, and was driven to a large island, *which was evidently New Guinea*, and here the natives gave him to understand that gold was to be found, but they themselves made no use of it. He then returned to Ternate after an absence of 8 months" [1]). Dieser Darstellung von DANVERS liegt die Tatsache zugrunde, dass ANTONIO DE BRITO nach dem Eintreffen seines Nachfolgers GARCIA HENRIQUEZ in Ternate (Mai 1625) noch ein Fahrzeug nach den „ilhas dos Celebes", wo viel Gold vorkommen sollte, aussandte. Nachdem demselben an mehreren Stellen ein feindseliger Empfang zuteil geworden war, wurde dasselbe in *nordöstlicher* Richtung abgetrieben bis endlich Inseln erreicht wurden, deren Bewohner sicherlich keine Papuanen waren [2]). Als vier Monate später sich ein günstiger Wind auftat, wurde die Rückfahrt angetreten und am 26. Januar 1626 Ternate wieder erreicht [3]). Wie man sieht, hat DANVERS allerlei hinzugedichtet und kann von einem Besuche Neu-Guinea's nicht die Rede sein. Zu bemerken ist noch, dass DE BARROS diese Fahrt mit der gleich zu erwähnenden von GOMES DE SEQUEIRA im J. 1527 verwechselt hat [4]).

**Jorge de Menezes.** 1526—27.

Am 22. August 1526 verliess der zum Gouverneur der Molukken ernannte JORGE DE MENEZES mit zwei Schiffen den Hafen von Malaka, um auf einem neuen Wege, nämlich westlich und nördlich von Borneo, nach Ternate zu gelangen. Nach einem Besuche des Sultans von Brunei wurde er auf der Weiterfahrt bis nördlich von der Insel Morotai abgetrieben, worauf ein südlicher Kurs eingeschlagen wurde. Im November waren die Schiffe an der Ostküste von Halmahera bemerkt worden, von wo aus sie alsdann weiter abtrieben und endlich die 200 leguas von den Molukken entfernt liegenden „Ilhas dos Papuas" [5]) erreichten. Auf einer derselben, die unter der Linie lag, fand MENEZES den guten Hafen Versija, in welchem er „überwinterte" d. h. den Westmonsun über blieb. Nach Eintritt des Ostmonsuns konnte die Fahrt wieder aufgenommen werden. Südlich vom Äquator segelnd, stiess man unterwegs auf die Inseln Meunsu und Bufu, denen der Name „Ilhas dos Grãos" gegeben wurde. Nachdem längs der Südküste und darauf längs der Westküste von Halmahera gefahren war, bei welcher Gelegenheit die Stadt Onage besucht wurde, legte MENEZES noch bei der zu den Molukken gehörenden Insel Garça an und liess am 31. Mei 1527 auf der Reede von Talangami auf Ternate die Anker fallen [6]).

Wenn wir nunmehr dazu übergehen diesen relativ besten Bericht zu analysiren, so erscheint als die erste und wichtigste der Beantwortung harrende Frage: Wo liegt Versija? E. T. HAMY ist schnell fertig mit dem Wort, wenn er sagt: „île de Versija, qui me paraît correspondre assez bien à Waigiou" [7]). Es wird dabei übersehen, dass nicht von einer Insel,

1) FRED. CH. DANVERS. The Portuguese in India, being a History of the Rise and Decline of their Eastern Empire. I. London 1898, p. 379.

2) Zufolge P. A. TIELE waren es vielleicht die Marianen. (De Europeërs in den Maleischen Archipel. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) I. 1877, p. 392—393).

3) F. L. DE CASTANHEDA. Historia do descobrimento e conquista da India pelos Portuguezes. VI. Lisboa 1833, p. 281—283

4) DA ASIA. Decada III, parte II. Lisboa 1777, p. 489.

5) Zuweilen auch als „I. de Dom Jorge" bezeichnet, worunter also nicht, wie C. E. Meinicke meint, Neu-Guinea selbst zu verstehen ist. (Die Inseln des Stillen Oceans I. 1875, p. 362).

6) JOÃO DE BARROS. Da Asia. Decada II, Parte 1. Lisboa 1777, p. 104—105.

7) Commentaires sur quelques cartes anciennes de la Nouvelle-Guinée. Bull. Soc. Géogr. (6) XIV. Paris 1877, p. 456.

sondern von einem Hafen Versija, der zudem südlich vom Äquator liegen soll, die Rede ist. Ausserdem können wir einer so weit gehenden Verstümmelung nicht das Wort reden. F. S. A. DE CLERCQ zufolge, lautet der eigentliche Name von Waigëu nämlich Wagé oder Batang Wagé [1]). Allerdings findet man wiederholt Bezeichnungen wie Wardju [2]), sowie Waridjo und Wartjau [3]). Auf einer weit besseren Fährte befand sich P. A. TIELE, der auf das an der Nordküste der Nordwesthalbinsel von Neu-Guinea liegende Dorf Warsai [4]) hinwies, dessen Namen in der Tat weit besser dem portugiesischen Versija entspricht. Nun giebt es aber, was TIELE damals nicht wissen konnte, noch ein anderes Warsai und zwar an der Nordostküste der Insel Wiak. Erst wenn wir diesen als den Fluchthafen von Menezes annehmen, befinden wir uns in Übereinstimmung mit der Relation [5]). Denn diese sagt nicht allein, dass derselbe sich auf einer Insel befand, sondern, dass die Seefahrer von hier aus nach den Inseln Bufu und Meunsu, bezw Menusu oder Menufu gelangten [6]). Damit sind die Inseln Nufōr (Numfōr) und Mios Num im Geelvink-Busen gemeint. Auf der Weiterfahrt längs der Nordküste von Neu-Guinea, und darauf durch die Gaman-Strasse, wurde die Südküste von Halmahera erreicht. Die an der West-

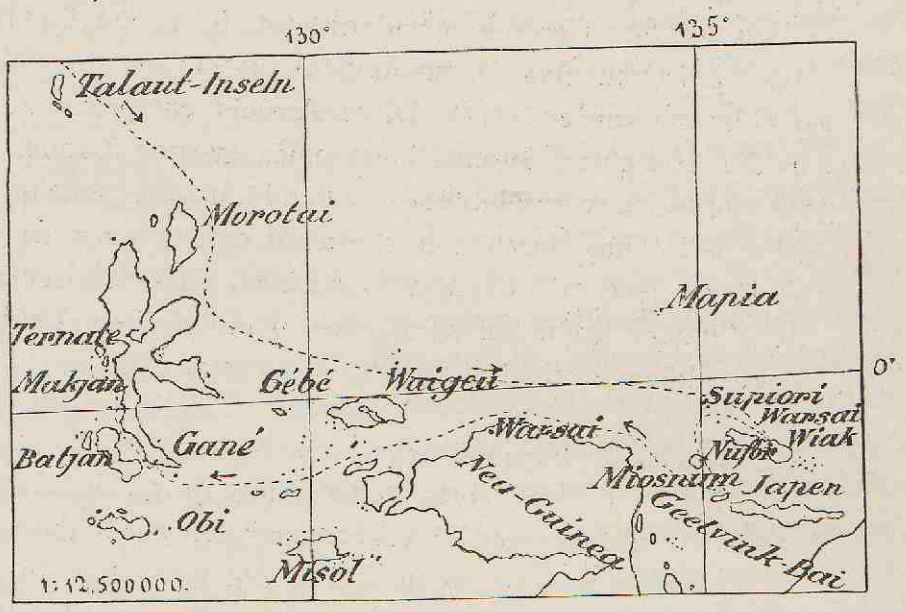



Fig. 3.

1) De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) X. 1893, p. 171.

2) R. DE KLERK, J. E. VAN MIJLENDONK en W. A. ALTING. Rapport over 's Compagnies regt op de Groote Oost. Verhandel. Batav. Gen. v. K. en W. XXXIII. N°. 3, Batavia 1868. p. 9.

3) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw Guinea I. Batavia 1884, p. 356.

4) De Europeërs in den Maleischen Archipel. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) I. 1877, p. 409. Dieses Dorf war in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts nach der Mündung des Wewé verlegt worden (F. S. A. de Clercq. Het gebied der Kalana fat. De Indische Gids XI. 2, Leiden 1889, p. 1314), doch scheinen die Bewohner nach 1887 ihre alte Wohnstätte wieder aufgesucht zu haben, denn als J. W. van Hille 1902 die Mündung des Wewé besuchte, hatten sich die Warsaier hier erst kurz zuvor in provisorischen Hütten niedergelassen. (Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXIII. 1906, p. 473).

5) Die oben angeführten Namen machen einen etwas verdächtigen Eindruck, da man dieselben auch in anderen Relationen vorfindet. In demselben Jahre 1527 umsegelte Martin de Uriarte die Insel Halmahera und bemerkt, dass 4 leguas im Süden des „cabo de Cuma" .... „hay dos islas pequeñas que se llaman la una Graos, y la otra Tomadora", womit Gébé und wahrscheinlich Ju gemeint sind. GRAOS bedeutet im limosinischen Dialekt „flacher Strand". Das portugiesische „Ilhas dos Grãos" — eine Bezeichnung die sich übrigens auf den älteren Karten für Gébé und die umliegenden Eilande findet — giebt dagegen keinen Sinn, da Körnerfrüchte auf den Papuanischen Inseln und Neu-Guinea nicht angebaut werden (M. F. de Navarrete. Coleccion de documentos ineditos V. 1837, p. 287). Ebenso merkwürdig erscheint, dass die Namen Bufu und Menufu (Meunsu) auch in dem Bericht über die Fahrt von Hernando de Grijalva wieder auftauchen, hier sicher Nufōr und Mios Num bedeuten, also gar nicht mit den Grãos-Inseln identisch sein können. Aus diesem Grunde erscheint es nicht unmöglich, dass Lavanha, der Herausgeber des Werkes von João de Barros, von der 4. Dekade ab, den Text durch willkürliche und unverstandene Zutaten verunstaltet hat.

6) Auch auf alten Karten, beispielsweise auf derjenigen von Diogo Homem [1568] (V. Hantzsch und L. Schmidt. Kartographische Denkmäler zur Entdeckungsgeschichte. Leipzig 1903, Taf. XVI), ist es stets eine östlich von Waigëu (I. d'Agoada) liegende Insel, die mit der Bemerkung versehen ist: „aqui invernou dō Jorge de Meneses." Siehe auch Jan Huyghen van Linschoten. Reysgheschrift van de Navigatien der Portugaloysers in Orienten. Amsterdam 1595, p. 96/97.

küste dieser Insel besuchte „Stadt" Onage dürfte wohl den alten Handelsplatz Ganć darstellen. In der Molukkeninsel Garça erkennen wir die Insel Makian wieder, denn Gasa war ein Dorf auf derselben, das allerdings heutigentags nicht mehr erwähnt wird.

Ist schon der sich bei BARROS findende Bericht infolge der Überarbeitung durch LAVANHA augenscheinlich einer Verstümmelung anheimgefallen, so ist ihm noch schlimmeres in den übrigen Chroniken widerfahren. F. L. DE CASTANHEDA teilt mit, dass Menezes nach einem zwischen den Papuanischen Inseln und der Magalhães-Strasse liegenden Meerbusen verschlagen worden sei [1]). Diese Ansicht entspricht auch derjenigen von GABRIEL REBELLO, der die erreichten Inseln längs eines grossen Landes verlegt, das bis zur Magalhães-Strasse gehe und das vermeintliche Südland zu sein scheine [2]). GASPAR CORREA behauptet sogar, dass die Schiffe durch die starke Strömung nach der Magalhães-Strasse abgetrieben seien [3]) und FRANCISCO D'ANDRADA fügt hinzu, dass die Leute mit Mühe auf der „terra dos Papuas" eine Zuflucht gefunden und nach mannigfachen Leiden und unter Verlust vieler Menschen die Molukken erreicht hätten [4]).

**Gomes de Sequeira** 1527.

Noch in demselben Jahre sandte Jorge de Menezes eine Fuste unter dem Befehl von DIOGO LA ROCHA nach Mindanao und den benachbarten Inseln, um Lebensmittel einzukaufen. Das Fahrzeug wurde jedoch infolge eines Sturmes in nordöstlicher Richtung abgetrieben bei welcher Gelegenheit unter 9 oder 10° N. eine Inselgruppe entdeckt wurde, die nach dem Steuermann GOMES DE SEQUEIRA benannt wurde [5]).

Diesen einfachen Tatbestand hat nun J. D. BARBIER DU BOCAGE dazu benutzt, um dem Schiffe die Entdeckung von Neu-Holland und der Südwestküste Neu-Guinea's zuzuschreiben. Sein Gedankengang ist der folgende [6]): Auf den Karten von NICHOLAS VALLARD (1547), JEAN ROTZ [7]) (1542) und GUILLAUME LE TESTU (1555) findet sich ein phantastisches Südland „Java la Grande", in welchem viele Schriftsteller bis in die neueste Zeit hinein Umrisse von

---

1) Historia do descobrimento e conquista de India pelos Portuguezes. VII. 1833, p. 94.

2) Informação das cousas de Maluco. Collecção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas. VI. Lisboa 1856, p. 187.

3) Lendas da India. Livro Terceiro. III. Lisboa 1862, p. 173—174.

4) Cronica do muyto alto e muito poderoso Rey destos Reinos de Portugal. II. Lisboa 1613, p. 28b. Der Ansicht von Diogo do Couto (Da Asia Dec. IV, parte 1, p. 180) wurde bereits oben (p. 5) gedacht.

Wenn gelegentlich einer Beschreibung der Rook-Insel behauptet wird, dass dieselbe von einem Minez im Jahre 1537 entdeckt worden sei, so liegt wohl eine Verstümmelung des Wortes Menezes vor. Ausserdem stimmt weder die Jahreszahl, noch wurde die genannte Insel in jener Zeit bereits aufgefunden. (Das Ausland XXVIII. 1857, p. 1244 nach Annales de la propagation de la foi. 1855 Septb.).

5) ANTONIO GALVANO. The Discoveries of the World. London 1862. Hakluyt Soc. N°. 30, p. 168, der die natürlich unrichtige Jahreszahl 1525 angiebt.

JOÃO DE BARROS. Da Asia. Dec. IV, parte 1. Lisboa 1777, p. 109; siehe auch Dec. III. Parte 2, p. 486—494.

DIOGO DO COUTO. Da Asia Dec. IV, parte 1. Lisboa 1778, p. 271.

Auf der Karte von Michael Tramezzini 1554 (Wiederabdruck: Remarkable Maps of the XVth, XVIth and XVIIth centuries. I. Amsterdam 1894 N. 3, sowie A. E. Nordenskiöld. Periplus. Stockholm 1897, p. 164 N. 65, findet sich die unrichtige Bezeichnung Gomes de Queria.

6) Extrait de la notice d'un manuscrit géographique de S. A. S. Mgr. le Prince de Bénévent. Magasin Encyclopédique. 12e Année. IV. Paris 1807, p. 157. (Übersetzung: R. H. Major. Early Voyages to Terra Australis. London 1859. Hakl. Soc., p. XXXV—XLIV).

7) Der wirkliche Name lautet Jean Rose, wie E. T. Hamy (Études historiques et géographiques. Paris 1896, p. 231) nachgewiesen hat.

Ost- und West-Australien wieder zu erkennen geglaubt haben [1]). Aus dem Umstande, dass die älteste dieser Karten aus dem Jahre 1542 stammt, die erste Ankunft der Portugiesen auf den Banda-Inseln 1512 stattfand, schliesst BARBIER DU BOCAGE, dass die Entdeckung der genannten Inseln in der Zwischenzeit erfolgt sein müsse. Trotzdem er das Fehlen eines Berichtes über eine derartige Fahrt eingesteht, glaubte er in der bei F. LOPEZ DE CASTANHEDA [sic!] und J. P. MAFFEI [2]) sich findenden Darstellung genügende Anhaltungspunkte gefunden zu haben, um einem Abtreiben der Fuste nach der Endeavour-Strasse [3]) und einer Landung auf der Prince of Wales-Insel das Wort reden zu dürfen [4]). Da nämlich den Bewohnern der Sequeira-Insel nachgesagt worden war, dass sie schlichtes Haar trügen, so hatte BARBIER DU BOCAGE weiter gefolgert, dass dieselbe näher an Neu-Holland, als an Neu-Guinea liegen müsse. Dieses Argument hat sich als durchaus hinfällig erwiesen, da sich herausgestellt hat, dass die Prince of Wales-Insulaner kraushaarig sind [5]). R. H. MAJOR hat denselben Fehler wie BARBIER DU BOCAGE u. A. begangen, indem er die bereits (p. 13) besprochene Fahrt im J. 1525, an der GOMES DE SEQUEIRA gar nicht teilgenommen hatte, als Ausgangspunkt nimmt [6]). Der von ihm erhobene Einwand bleibt dagegen zu Recht bestehen, denn in beiden Fällen wurde das Schiff nicht in südöstlicher, sondern in *nordöstlicher* Richtung von seinem Ziele abgelenkt. Wenn MAJOR ferner in Tobi (Lord North) die Insel des Sequeira (3° 2′ N.!) wieder zu erkennen meint, so befindet er sich im Irrtum. Mit der Relation findet sich am meisten in Übereinstimmung die von JAMES BURNEY geäusserte Ansicht [7]), der sich auch C. E. MEINICKE [8]) und P. A. TIELE [9]) anschliessen, dass nämlich die Palau-Inseln als die in Rede stehenden Inseln zu betrachten sind [10]).

---

1) Ein näheres Eingehen auf diese und ähnliche von Pierre Descelliers 1546, 1550 und 1553 verfasste Karten erscheint hier nicht am Platze. Gemeinsam ist ihnen, dass im Süden von Java bis Sumbawa, und von denselben nur durch eine schmale Meeresenge getrennt, ein mächtiges Südland „Java la Grande" erscheint. Besonders australische Geographen sind, mit mehr Eifer als Sachkenntnis, bestrebt gewesen, in der Darstellung einen Beweis für die Entdeckung Neu-Hollands in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts zu erblicken. (A. C. Macdonald. Notes on the Early Discovery of Australia. Transact. and Proceed. R. Geogr. Soc. Australasia. Vict. Br. III & IV. 1885—86. Melbourne 1887, p. 150—157., George Collingridge. The Discovery of Australia. Sydney 1895, p. 166—185). Wie sich leicht nachweisen lässt, sind diese Karten auf Grund portugiesischer Quellen verfasst worden, mit Ausnahme des erwähnten, mit fabelhaften Menschen und Getier bevölkerten Südlandes, das lediglich als ein Erzeugnis der Phantasie anzusehen ist. Mit vollem Recht hat Ch. N. Coote (Bibliotheca Lindesiana. Collations and Notes N°. 4. Autotype Facsimiles of three Mappemondes. Introduction. London 1898, p. 15) auf die Rückständigkeit der erwähnten Karten hingewiesen, indem die Route der Magalhães'schen Expedition (1521) von Timor aus durch den Indischen Ocean, durch „Java la Grande" vollständig blockirt wird. Auch Edw. Heawood (Was Australia discovered in the Sixteenth Century? Geographical Journal XIV. London 1899, p. 421—426) ist durch seine Untersuchungen zu einem negativen Resultat gelangt. Siehe ferner Franz Wieser. Magalhães-Strasse und Austral-Continent. Innsbruck 1881, p. 79.

2) Historiarum Indicarum libri XVI. Antverpiae 1625, p. 241.

3) Damit war die Torres-Strasse, welche damals diesen Namen trug, gemeint. (J. Hawkesworth. Account of the Voyages .... I. London 1773, p. 595 Chart of Capt. Carteret's Discoveries).

4) Auch GEORGE COLLINGRIDGE (The Discovery of Australia. Sydney 1895, p. 200, Anm. 1) sagt: „Gomez de Sequeira had no doubt navigated the straits of Torres in 1525."

5) JOHN MAC GILLIVRAY. Narrative of the Voyage of Hr. Ms. „Rattlesnake". I. London 1852, p. 301.
A. C. HADDON. The Ethnography of the Western Tribes of Torres Straits. Journ. Anthrop. Institute XIX. London 1890, p. 368, 369.

6) Early Voyages to Terra Australis. London 1859, Hakluyt Soc., p. XLVIII.

7) A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean. I. London 1803, p. 146.

8) Zur Hydrographie des Stillen Oceans. Petermanns Mittlg. XV. 1869, p. 377, 378.

9) De Europeërs in den Maleischen Archipel. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) I. 1877, p. 413.

10) Damit würde sich auch die Annahme von OTTO SITTIG (Unfreiwillige Wanderungen im Grossen Ocean.

**Andrés de Urdaneta** 1528.

Die Behauptung, dass ANDRÉS DE URDANETA Neu-Guinea im Jahre 1528 gesichtet habe [1]), entbehrt durchaus der Begründung. Dieselbe ist augenscheinlich darauf zurückzuführen, dass Urdaneta über das Vorkommen von Gold auf Neu-Guinea berichtet hatte.

**Alvaro de Saavedra** 1528—1529.

Am 3. Juni 1528 trat ALVARO DE SAAVEDRA mit einer Ladung von 70 Quintalen (3280 kgr.) Gewürznelken die Fahrt von Tidore aus nach Mexiko an. Die Mannschaft bestand aus 30 Leuten, unter denen sich die portugiesischen Überläufer SIMÃO DE BRITO und BERNALDIM CORDEIRO, sowie mehrere Gefangene befanden. Die Berichte über diese Reise sind dürftiger Natur und lauten zudem nicht einmal übereinstimmend, so dass es nicht möglich ist, ein klares Bild von derselben zu gewinnen [2]). Nach drei Tagen Segelns in nordöstlicher Richtung, hatte man an den 30 darauf folgenden Tagen mit Windstillen und schwachen Winden zu kämpfen. Schliesslich gelang es nach Zurücklegung von 170 leguas (897 km.) eine grosse Insel, namens Hamey, mit einem Hafen zu erreichen [3]). Die auf derselben hausenden Eingeborenen waren schwarz, trugen krauses Haar und besassen eiserne Waffen. M. FERNANDEZ DE NAVARRETE [4]) und P. A. TIELE [5]) sprachen bereits die Vermutung aus, dass die Landung auf einer der beiden Schouten-Inseln erfolgte. Selbst heutigentags noch gehören dieselben zu den wenigen papuanischen Gebieten, auf denen die Schmiedekunst bekannt ist.

---

Petermanns Mittlg. XXXVI. 1890, p. 163), dass die Palau-Inseln niemals auf unfreiwilligem Wege erreicht worden seien, als unzutreffend erweisen.

1) Histoire générale des Voyages. XVI. La Haye 1758, p. 3; Historische Beschrijving der Reisen. XVIII. Amsterdam 1759, p. 291; Allgemeine Historie der Reisen XVIII. Leipzig 1764, p. 476.

J. CHR. ADELUNG. Vollständige Geschichte der Schiffarthen. I. Halle 1767, p. 101. Das hier angeführte Zitat aus Herrera (Descripcion des las Indias occidentales. I. 1601, cap. XXVII, p. 77) ist zudem unrichtig. Es wird a. a. O. zwar Neu-Guinea beschrieben, aber weder von Urdaneta, noch von dem Vorkommen des Goldes ist hier die Rede.

2) F. LOPEZ DE CASTANHEDA. Historia do descobrimento e conquista da India. VIII. Lisboa 1833, p. 175.

JOÃO DE BARROS. Da Asia. Decada IV, parte 1. Lisboa 1778, p. 119.

DIOGO DO COUTO. Da Asia. Decada IV, parte 1. Lisboa 1780, p. 300.

ANTONIO DE HERRERA. Historia general de los hechos de los Castellanos. Dec. IV. Madrid 1601, p. 60.

L. B. DE ARGENSOLA. Conquista de las Islas Molucas. Madrid 1609, p. 64.

ANTONIO GALVANO. The Discoveries of the World. London 1862. Hakluyt Soc., p. 176.

3) FRANCISCO GRANADO. Relacion del viage que hiso Alvaro de Saavedra. (M. FERNANDEZ DE NAVARRETE. Coleccion de los viajes y descubrimientos que hizieron por mar los Espanõles. V. Madrid 1837, p. 473), giebt die Entfernung von Tidore auf 200 leguas an und nennt die Insel Paine.

VICENCIO DE NÁPOLES. (Relacion de todo lo que descubrió y anduvo al capitan Alvaro de Saavedra. M. F. de Navarrete l. c. pag. 124, auch L. Torres de Mendoza. Coleccion de documentos inéditos V. Madrid 1866, p. 89) schätzt die Entfernung auf 250 leguas und führt den Namen *Isla de Oro* „que es una de las Papuas" an. Diese Angabe klingt nicht sehr Vertrauen erweckend, denn in dem westlichen Teile von Neu-Guinea, sowie den angrenzenden Inseln, ist dieses Metall bisher noch nicht angetroffen worden. Die älteren, in dieser Richtung hin vorliegenden Angaben beschränken sich auf das Folgende: Andrés de Urdaneta (Relaciones del viaje hecho á las islas Malucas ..... L. T. de Mendoza. Coleccion V. p. 63), schreibt 1537, dass von den Inseln der Papuanen etwas feines Gold nach Batjan gebracht werde und ähnlich lautet der Bericht von Gabriel Rebello. (Informação .... p. 187) vom Jahre 1569. Nun ist es aber auffallend, dass von dem Bringen von Gold nach Batjan die Rede ist, der einzigen Molukken-Insel (s. str.), auf der dasselbe gefunden und gewaschen wird. Wie man sieht, ist es den Bewohnern geglückt diese Tatsache den Portugiesen und Spaniern gegenüber zu verheimlichen. Auch während des 17. Jahrhunderts wurde wiederholt auf das Vorkommen in Neu-Guinea hingewiesen, doch musste Rumphius am Ausgange desselben erklären, dass man davon nur träume. (D'Amboinsche Rariteitkamer 1705, p. 197).

4) Coleccion de los viajes y descubrimientos. V. Madrid 1837, p. 125, Anm. 1.

5) De Europeërs in den Maleischen Archipel. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) I. 1877, p. 418.

Die Angabe, dass die Seefahrer hier Hühner, Reis, Schweine und Bohnen eingetauscht hätten, ist, soweit dies die beiden erstgenannten Artikel anbetrifft, mit Vorsicht aufzunehmen. Schwierigkeit bereitet auch die Deutung des Namens Hamey, bezw. Paine [1]).

Gerade als man nach einem 32 tägigem Aufenthalt mit den Vorbereitungen für die Weiterfahrt beschäftigt war, während Saavedra sich noch am Strande befand, entfernten sich die obenerwähnten Portugiesen, mit einigen anderen Leuten, in dem einzigen vorhandenen Ruderboote. Es gelang ihnen bei Bitjoli an der Ostküste von Halmahera zu landen, doch wurden sie in Guayamellin, womit wohl das unter 1°5′ N. liegende Wajameli gemeint ist, von den Spaniern festgenommen und vor HERNANDO DE LA TORRE geführt [2]). Als sich herausstellte, dass man es mit Wortbrüchigen zu tun hatte, die sich zudem noch mit der Absicht trugen zu den Portugiesen überzulaufen, wurden sie hingerichtet.

SAAVEDRA setzte die Fahrt in östlicher Richtung fort und kam nach Zurücklegung von 14 leguas an eine Insel. Nach weiteren 100 leguas wurde die Insel Urais la grande (1°40′ S.), die Navarrete für die Grosse Admiralitäts-Insel ansieht, erreicht [3]). Als die Bewohner derselben, die ebenfalls Papuanen waren, das Schiff von ihren Kanus aus mit Pfeilschüssen begrüssten, gelang es drei derselben dingfest zu machen [4]). Hierauf legte man 250 leguas in nordöstlicher [sic!] Richtung zurück, worauf unter 7° N. Inseln mit einer weissen Bevölkerung, die das Schiff mit Steinen bewarf, angetroffen wurden. Es waren die Karolinen erreicht worden und zwar, wie L. DE FREYCINET meint, Suk (Pulusuk) [5]), nach C. E. MEINICKE dagegen vielleicht Oleai (Ulea, Wolea) [6]). Nachdem noch in nördlicher und nordöstlicher Richtung bis 14° N., wo sich die südlichen Marianen befinden, weiter gesegelt worden war, zwangen Gegenwinde zur Umkehr. Das Schiff wurde bis an die Ostküste von Mindanao abgetrieben und traf, nachdem es noch die Sarangani-Inseln, sowie die Eilande Majau und Tafuré berührt hatte, im Oktober wieder auf der Reede von Tidore ein.

Durch diesen Misserfolg keineswegs entmutigt, beschloss SAAVEDRA nochmals das Ziel auf dem nämlichen Wege zu erreichen zu suchen. Das Wenige, was sich über die am 8. Mai 1529 angetretene Fahrt bei NÁPOLES [7]) und GALVÃO [8]) erhalten findet, beschränkt sich auf

---

1) Es giebt nämlich weder auf Wiak, noch auf Supiori Ortschaften, die derartige Namen tragen. Ich möchte daher einer anderen Deutung Raum geben, nämlich dass unter Hamey das von Wiakern bewohnte Ambai zu verstehen ist. Es besteht diese Landschaft aus 4 Dörfern, von denen zwei an der Südkuste von Japen (Jobi) liegen und die übrigen auf der in der unmittelbaren Nähe befindlichen Insel Fakémi (Manukwar der niederländischen Seekarte), an deren Südseite sich ein guter Ankerplatz befindet. (F. S. A. DE CLERCQ. De West- en Noordkust van Nederl. Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) X. 1893, p. 862). Die von C. E. MEINICKE (Die Inseln des Stillen Ozeans I. 1875, p. 372) ausgesprochene Ansicht, dass unter der genannten Insel Neu-Guinea selbst zu verstehen sei, erscheint jedenfalls als unzutreffend.

2) G. F. DE OVIEDO Y VALDES. Historia general y natural des las Indias, Islas y Tierra-Firme del Mar Océano. II. Madrid 1852, p. 87.

GABRIEL REBELLO. Informação das cousas de Maluco. Collecção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas VI. Lisboa 1856, p. 212.

3) Coleccion de los viajes y descubrimientos V. Madrid 1837, p. 125. Anm. 2.

4) Auf der zweiten Fahrt sollten dieselben in ihre Heimat zurückbefördert werden. Zwei derselben gelang es vorher zu entweichen, der dritte aber wurde vor den Augen der Spanier von den eigenen Landsleuten getötet. Es erscheint aber zum mindestens sehr zweifelhaft, ob nun auch gerade bei derselben Insel wieder angelegt worden war.

5) Voyage autour du Monde sur les corvettes l'*Uranie* et la *Physicienne*. Historique II. 1. Paris 1829, p. 76.

6) Die Inseln des Stillen Oceans. II. Leipzig 1876, p. 437, 358.

7) l. c. pag. 91.

8) The Discoveries of the World. London 1862. Hakluyt Soc., p. 176.

die Mitteilung, dass unter 2° S. Land in Sicht kam, worauf in einer Ausdehnung von 500 leguas längs einer von guten Hafenplätzen versehenen Küste gesegelt wurde. Es war dies jedenfalls die Nordküste von Neu-Guinea. Die Bevölkerung war hier schwarz, kraushaarig und lief, mit Ausnahme der Schamteile, unbekleidet umher. Nachdem das Schiff bis in 5° S. gelangt war, wurde ein nordöstlicher Kurs eingeschlagen, worauf in 26° N. SAAVEDRA starb. Den zu seinem Nachfolger ernannten PEDRO LASO traf bereits nach Ablauf von 8 Tagen das gleiche Loos. Andauernde Ostwinde zwangen die Mannschaft schliesslich nach Erreichen des 31° N. umzukehren, worauf das Schiff Ende Oktober vor Samafo, an der Nordostküste von Halmahera, wieder eintraf.

**Hernando de Grijalva 1537.**

HERNANDO CORTÉS sandte im April 1537 zwei unter dem Befehle von HERNANDO DE GRIJALVA und ALVARADO stehende Schiffe von Payta (5° 5′2,5″ S.) aus, um längs des Äquators segelnd, auf Entdeckungen auszugehen. Über dieses so unglücklich verlaufene Unternehmen ist sehr wenig bekannt geworden [1]) und authentische Angaben finden sich überhaupt nur bei Galvão [2]). Nachdem die Linie erreicht worden war, wurde bald nördlich, bald südlich derselben gesegelt, worauf Mangel an Wasser und Lebensmitteln fühlbar zu werden begann. Die Absicht Grijalva's umzukehren, wurde jedoch durch die Gegenwinde vereitelt. Zuerst kam in 2° N. die, anscheinend 500 leguas von den Molukken entfernte, Insel Acea in Sicht. Darauf gelangte man nach den Islas de los Pescadores und, in der gleichen Richtung weitersegelnd, nach der Insel Haime [3]). Südlich vom Äquator kommend, stiess man auf die Insel Apia und wurde darauf Seri erreicht. Als ein Grad in nördlicher Richtung weitergesegelt worden war, wurde die Insel Coroa aufgefunden. Noch einmal wendete das Schiff seinen Steven nach Süden, um Meonsun und dann Bufu zu erreichen. Alle diese Inseln waren von Papuanen bewohnt. Als jedoch aufs neue ein nördlicher Kurs eingeschlagen wurde, stiess man unter 1° N. auf die Gueles oder Gelles, welche eine glatthaarige Bevölkerung besassen und 124 oder 125 leguas von Moro an der Nordostküste von Halmahera entfernt lagen.

Während der Irrfahrt in den papuanischen Gewässern brach eine Meuterei aus, der GRIJALVA zum Opfer fiel und zwar weil er, wie Couto behauptet, sich geweigert hatte nach den Molukken zu fahren. Schliesslich gingen die leck gewordenen Fahrzeuge an einer nicht genannten Insel zugrunde [4]), und die Mehrzahl der Mitfahrenden wurde ums Leben gebracht

---

1) ANTONIO DE HERRERA. Historia general de los hechos de los Castellanos. Dec. VII. Madrid 1601, p. 124.
JOÃO DE BARROS. Da Asia. Decada IV. Parte 2. Lisboa 1777, p. 585.
DIOGO DO COUTO. Da Asia. Decada V. Parte 2. Lisboa 1780, p. 49—51.
L. B. DE ARGENSOLA. Conquista de las Islas Malucas. Madrid 1609, p. 64.
GASPAR CORREA. Lendas da India. Livro Terceiro. III. Parte 2. Lisboa 1863, p. 863.
MANUEL DE FARIA Y SOUZA. Asia Portuguesa. I. Lisboa 1703. (2. Ausg.), p. 350
F. L. DE CASTANHEDA. Historia do descobrimento VIII. Lisboa 1833, p. 415—416.

2) ANTONIO GALVANO. The Discoveries of the World. London 1862. Hakluyt Soc. p. 203—204.

3) P. A. TIELE (Bijdragen tot de T. L. en Vk. (4) III. 1879, p. 50) erachtet es für wahrscheinlich, dass hiermit dieselbe Insel gemeint ist, die von Saavedra Hamey genannt wurde. Es muss jedoch darauf aufmerksam gemacht werden, dass Haime nördlich vom Äquator liegen soll, wie bereits James Burney (Chronological History II. 1806, p. 430 Anm.) betonte. Hinsichtlich der von diesem versuchten Identifizirung mit den Arimoa-Inseln machen sich dieselben Bedenken geltend.

4) Gelegentlich der Fahrt des Yñigo Ortiz de Retes heisst es in der Relation von Descalante unter dem 16.

oder starb infolge der ausgestandenen Entbehrungen. Nur 3 bis 4 Leute konnten noch von GALVÃO, der damals Gouverneur der Molukken war, losgekauft werden.

Wiederholt ist der Versuch gemacht worden die Lage der von der GRIJALVA'schen Expedition berührten Inseln zu ermitteln. PHIL. BUACHE meinte Acea mit der von JAMES COOK entdeckten Weihnachts-Insel (1° 57′ 45″ N., 157° 30′ E.) und die Islas de los Pescadores mit den Marshall-Inseln identifiziren zu können. In bezug auf die übrigen musste er sich mit der Bemerkung begnügen: „nous n'avons pas ici de données suffisantes pour indiquer précisement la position de ces îles" [1]). Mit Recht hatte BURNEY darauf hingewiesen, dass die Angaben viel zu unsicher sind, um den Kurs der Schiffe feststellen zu können [2]). Erst P. A. TIELE machte den Versuch die Lage der im Süden des Äquators besuchten Inseln zu ermitteln und wies in zutreffender Weise darauf hin, dass dieselben im Bereich der Geelvink-Bucht zu suchen seien. Allerdings irrte er, indem er auf Veranlassung von ROBIDÉ VAN DER AA die Mios Su oder Mios Palu (Amsterdam und Middelburg) für Meonsum einsetzte [3]).

Fig. 4.

Da wir heutigentags über weit bessere Karten als unsere Vorgänger verfügen, so dürfte es nicht als ein allzuverwegenes Vorhaben angesehen werden, den Lauf der Schiffe zu ermitteln, und ist auf dem nebenstehenden Kärtchen (fig. 4) eine Darstellung desselben versucht werden. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass die Schiffbrüchigen, welche vor GALVÃO ihre Aussage machten, ungebildete Matrosen waren, die die Namen wiedergaben, soweit sie sich dem Gedächtnis eingeprägt hatten. Wenn man zugleich erwägt, dass die Papuanen sich durchweg einer undeutlichen Aussage befleissigen, so wird man sich über die Verstümmelungen nicht zu wundern brauchen [4]). Südlich von der Linie wurde zuerst die Insel Apia erreicht, womit Japen (Jobi) gemeint sein wird [5]). Das unmittelbar darauf besuchte Seri halte ich für Serui (Surui) an der Südküste von Japen gelegen. Alsdann gelangten die Seefahrer an die 1° nördlich davon liegende Insel Coroa, wofür Korido (auch wie Kordo ausgesprochen), an der Südküste von Supiori, eingesetzt werden kann. Aufs neue in südlicher Richtung segelnd, wurde Meonsum, zweifelohne Mios Num, und darauf Bufu, das mit Nufōr (Numfōr, Mefor, Mafor) identisch ist,

---

Juni 1545, als der „San Juan" sich an der Küste von Wiak befand, dass hier das Schiff von Grijalva den Untergang gefunden habe.

1) Mémoire sur les découvertes à faire dans le grand Océan. Mém. de l'Inst. National des Sc. et des Arts. — Sc. Morales et Polit. III. Paris An. IX., p. 271—273.

2) A Chronological History of the Voyages and Discoveries in the South Sea I. London 1703, p. 185.

3) De Europeërs in den Maleischen Archipel. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) III. 's Gravenhage 1879, p. 51.

4) Ich kann daher auch nicht das ungünstige Urteil Hamy's über diese Angaben unterschreiben. (Commentaires sur quelques cartes anciennes.... Bull. Soc. Géogr. (6) XIV. Paris 1877, p. 458).

5) Möglicherweise ist sogar das an der Nordküste liegende Dorf Jobi gemeint.

erreicht. Hinsichtlich der endlich in 1° N. erreichten Gueles (Gelles), die als die Mapia-Inseln angesehen werden, besteht seit langer Zeit völlige Übereinstimmung der Meinungen [1]).

**João Fogaça** 1538.

ANTONIO GALVÃO begnügte sich nicht damit den schiffbrüchigen Spaniern eine gastfreundliche Aufnahme zu gewähren, sondern sandte im folgenden Jahre seinen Vetter JOÃO FOGAÇA nach den Papuanischen Inseln mit dem Auftrage nachzuforschen, ob noch Spuren von den Schiffen vorhanden seien, zugleich aber ob hier ein geeignetes Feld für die Ausbreitung des Christentums zu finden sei. Von dieser, merkwürdigerweise von GALVÃO selbst gar nicht erwähnten Fahrt, ist nur die Nachricht auf uns gekommen, dass die Schiffe zwar scheiterten, FOGAÇA aber mit den Königen dieser Inseln Freundschaft schloss und mit einem Vorrat von Lebensmitteln nach Ternate zurückkehrte [2]).

**Bernardo de la Torre** 1543.

Am 1. November 1542 ging ein, unter dem Befehl von RUY LOPES DE VILLALOBOS stehendes, spanisches Geschwader von Mexiko aus unter Segel und erreichte am 2. Februar 1543 die Ostküste von Mindanao. Von hier nach Sarangani, der östlichsten der beiden Sarangani-Inseln gelangt, musste am 2. April ein Dorf stürmender Hand genommen werden. Um dem Mangel an Lebensmitteln zu begegnen, wurde BERNARDO DE LA TORRE nach dem Rio Grande auf Mindanao geschickt, dem es aber weder hier, noch auf der Insel Sangi gelang diesen Auftrag auszuführen. Am 4. August sandte VILLALOBOS den von DE LA TORRE befehligten „San Juan" nach Mexiko zurück, während die denselben begleitende Galeere beauftragt wurde auf Leyte und Samar Reis für den zurückgebliebenen Teil der Flotte einzunehmen. Nachdem der „San Juan" Samar am 26. August verlassen hatte, wurde er nach Norden abgetrieben, bei welcher Gelegenheit unter 25° N. die südlich von den Bonin-Inseln liegenden Vulkan-Inseln entdeckt wurden. Nach dem Erreichen des 30° zeigte es sich, dass der Wasservorrat für die weite Fahrt nicht ausreichte und zudem das Schiff dem starken Wellengange gegenüber keine genügende Widerstandsfähigkeit besass. Unter diesen Umständen blieb nichts anderes übrig, als Samar wieder aufzusuchen. Von hier aus konnte der „San Juan" erst nach mannigfachen Irrfahrten, die sich sogar bis zur Ostküste von Celebes ausdehnten, wieder zu dem vor Tidore ankernden Geschwader von VILLALOBOS stossen [3]).

Trotzdem die Relation an Klarheit nichts zu wünschen übrig lässt, und HERNAN GALLEGO dies auch ausdrücklich bekundet [4]), wird in zahlreichen Schriften behauptet, dass

1) A. WICHMANN. Die Mapia- oder Bunai-Inseln. Petermanns Mittlg. XLVI. 1900, p. 66.

2) F. LOPEZ DE CASTANHEDA. Historia do descobrimento. VIII. 1833, p. 459.

DIOGO DO COUTO. Da Asia. Dec. V. Parte 2. 1780, p. 84.

F. VALENTIJN. Oud en Nieuw Oost Indien, I*ó*. Dordrecht—Amsterdam 1724, p. 201, der aber die Fahrt in das Jahr 1539 verlegt.

3) GARCIA DESCALANTE ALVARADO. Relacion del viaje que hizo desde la Nueva España á las islas del Poniente Ruy Gomez de Villalobos, por órden del virey D. Antonio de Mendoza. (Luis Torres de Mendoza. Coleccion de documentos ineditos al descubrimiento, conquista y organisacion de las antiguas posesiones españolas. V. Madrid 1866, p. 117).

Relatione di JUAN GAETAN PILOTTO CASTIGLIANO del discoprimento dell' Isole Moluccho per la via dell' Indie orientali. (Giov. Batt. Ramusio. Primo Volume & Terza editione della Navigatione et Viaggi. Venetia 1563, p. 376).

ANTONIO GALVANO. The Discoveries of the World. London 1862. Hakluyt Soc., p. 234.

ANTONIO DE HERRERA. Historia de los hechos de los Castellanos. Dec. VII. lib. V, cap. 7. Madrid [1601], p. 120.

4) Lord AMHERST of HACKNEY and BASIL THOMSON. The Discovery of the Solomon Islands by Alvaro de Mendaña in 1568. I. London 1901. Hakluyt Soc., p. 66.

Bernardo de la Torre Neu-Guinea besucht habe [1]). Dumont d'Urville hat sogar einem Vorgebirge den überdies falsch geschriebenen Namen Kap della Torre verliehen.

**Yñigo Ortiz de Retes.** 1545.

Nachdem der „San Juan" in Tidore kalfatert worden war, trat er am 16. Mai 1545 [2]) zum zweitenmale die Fahrt nach Mexiko an und zwar unter dem Befehl von Yñigo Ortiz de Retes. Wie Juan de Grijalva angiebt, war bestimmt worden, dass das Schiff einen Kurs südlich der Linie einschlagen sollte, wo man günstige Winde anzutreffen hoffte, trotzdem das Ende des Westmonsuns als ein für die nördliche Route geeigneterer Zeitpunkt erschien [3]). Die Erlebnisse des Schiffes auf dieser für die Entdeckungsgeschichte von Neu-Guinea so bedeutsamen Fahrt, haben in der Relation von García de Escalante Alvarado eine auf den Mitteilungen von Ortiz fussende Darstellung gefunden [4]), der auch die bei Herrera sich findende Beschreibung zugrunde liegt [5]). Aus der Karte von Ger. Mercator [6]), sowie aus den Mitteilungen von Juan López de Velasco (1571—74) [7]) geht hervor, dass noch eine andere Relation existirt haben muss.

Von Tidore aus gelangte das Schiff zunächst in die Nähe der Talaut-Inseln, wo dasselbe Windstillen und Gegenwinde halber acht Tage lang verharren musste. Am 6. Juni wurde die bei Morotai liegende Insel Rao passirt und darauf in den Stillen Ozean eingelaufen. Am 13. befand der „San Juan" sich unter 0° 33′ N. Am 15. ergab das Mittagsbesteck 1° S. Das am Morgen gesichtete Land stellte anscheinend zwei Inseln dar und diese erhielten die Namen La Sevillana (die Sevillanerin) und La Gallega (die Galicierin). Es sind das die Schouten-Inseln Supiori und Wiak. Am Nachmittage tauchte abermals Land auf, anscheinend zwei Inseln, die Los Martyres genannt wurden. Aus der Karte von Mercator geht hervor, dass damit Nufōr (Numfōr, Mefor) gemeint war. Am 16. gelangte das Schiff an einen Archipel. Von dem Strande der grössten Insel stiessen 23 Prauen ab, deren Insassen durch Zeichen aufforderten in eine Bucht einzulaufen. Als man dem Ansinnen keine Folge leistete, wurden

---

1) Vollständige Geschichte der Schiffarthen nach den gröstentheils noch unbekannten Südländern aus dem Französischen des Herrn Präsidenten de Brosse[s] übersetzt..... von Joh. Chr. Adelung. I. Halle 1767, p. 107—108.

Histoire générale des Voyages XVI. La Haye 1758, p. 17., Historische Beschrijving der Reizen XVIII, Amsterdam 1759, p. 307., Algemeine Historie der Reisen. XVIII, Leipzig 1764, p. 492.

Salomon Müller. Reizen en Onderzoekingen in den Indischen Archipel I. Amsterdam 1857, p. 4.

J. B. de la Borde vermutet, dass Neu-Guinea zuerst bei „Kap Mabo" in Sicht gekommen und die Landung bei der Insel Arimoa erfolgt sei. (Histoire abrégé de la Mer du Sud. I. Paris 1791, p. 100—101).

Am ärgsten treibt es wohl William Howitt, der Bernardo de la Torre unter 30° S. einen grossen Kontinent entdecken und 650 leagues längs desselben fahren lässt. Damit nicht genug, lässt er den Seefahrer unter 6° S. landen, um dort „Neger" anzutreffen, zugleich mit der Behauptung, dass dieses Land Australien gewesen sei. (The History and Discovery of Australia, Tasmania, and New Zealand. I. London 1865, p. 19, 20).

2) Carta escrita por Fr. Gerónimo de Santistéban á Don Antonio de Mendoza.... (22. Januar 1547). Coleccion de documentos ineditos.... XIV. Madrid 1870, p. 161.

3) Historia de la Orden de N.P. San Augustin en las provincias de la Nueva España. Mexico 1624. Edad I, cap. 34, p. 56—58.

4) Garcia Descalante Alvarado l. c. pag. 153—161.

5) Antonio de Herrera l. c. pag. 124.

6) Nova et avcta orbis terrae descriptio ad vsvm nauigantium emendate accomodata. Duisburgi 1569. Wiederabdruck: Jomard. Les Monuments de la Géographie. Paris [1842—62] XXI. N°. 79 u. N°. 82 prov. — Drei Karten von Gerhard Mercator. Berlin 1891. Weltkarte Blatt 7.

7) Geografía y descripcion universal de las Indias recopilada por el cosmógrafo-cronista Juan López de Velasco.... publicada... por Don Justo Zaragoza. Madrid 1894, p. 600—602.

die Seefahrer mit Pfeilen beschossen. In der Nähe der Insel, von der die Kanus kamen, lagen 11 kleinere, die von nicht sehr schwarzen Negern bewohnt waren und das Haar hoch aufgebunden trugen. Diesem Umstande hatte die Insel jedenfalls die auf vielen Karten sich findende Bezeichnung „Los Crespos" zu verdanken und P. A. TIELE hat mit Recht darauf aufmerksam gemacht, dass damit die östliche Schouten-Insel Wiak (Biak) gemeint gewesen ist [1]). Die kleineren Eilande gehören zu der Gruppe der Padaaido- (Verräter-) Inseln. Auf der Weiterfahrt tauchte im Osten eine grosse Insel auf, längs deren Nordküste eine Strecke von 230 leguas gesegelt wurde, ohne das Ende derselben zu erreichen. Am 17. befand sich das Schiff ganz in Küstennähe unter 2° S. Am folgenden Tage wurde an der Küste eine kleine Insel, La Ballena (der Walfisch) genannt, entdeckt [2]). Damit dürfte Ansumanre gemeint sein. Zwei Tage später wurde an der unter 2° S. liegenden Mündung des Santo Agustin (San Augustin) gelandet, um Wasser und Brennholz einzunehmen [3]). An dieser Stelle war es,

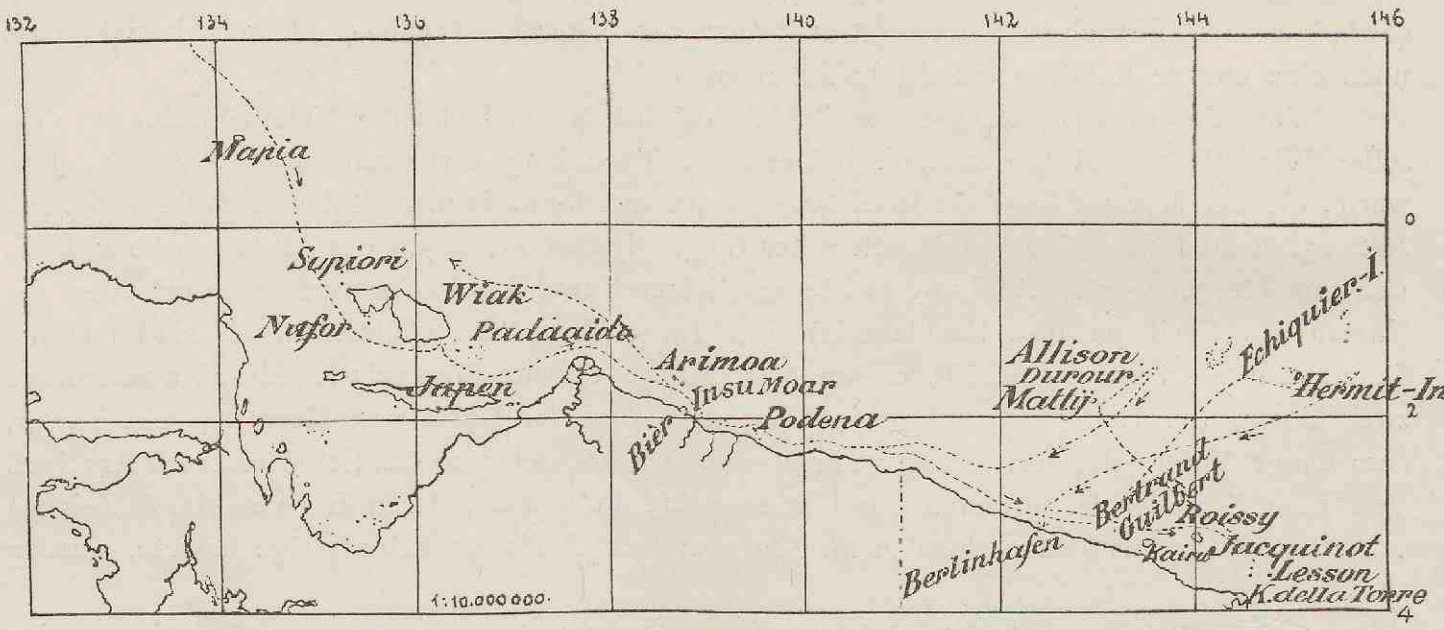



Fig. 5.

an der ORTIZ im Namen des Königs von Spanien von der Insel Besitz ergriff und ihr den Namen **NUEVA GUINEA** gab [4]). Der einheimische Name des genannten Flusses lautet Bièr. Am 23. gelangte der „San Juan" an eine kleine, unweit der Küste liegende Insel, in deren Nachbarschaft sich noch eine andere befand. Die Eingeborenen („Neger") waren wohlgebaut und friedlich gesinnt, so dass sie auch den Spaniern eine grosse Menge von Kokosnüssen verkauften. Als Nahrungsmittel diente ihnen Sago, der von Neu-Guinea, das sie Zapafo

1) De Europeërs in den Maleischen Archipel. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) IV. 's Gravenhage 1880, p. 279.

PHIL. BUACHE hatte noch gemeint die „Îles des Martyres et de Crespos" mit Moa und Arimoa identifiziren zu können. (Sur la nouvelle Bretagne & sur les côtes septentrionales de la nouvelle Guinée. Histoire de l'Académie, Année 1787, Avec les Mém. de Mathém. & de Physique. Paris 1787, p. 140, 141).

2) „Una isleta triangulare junto à la costa, muy pequeña." (Juan López de Velasco l. c., pag. 601).

3) E. T. HAMY, dessen Deutungen überhaupt wenig zutreffen, hält La Ballena für das „Koning Willems-Eiland" und den Fluss San Augustin für einen Mündungsarm des Mamberomno (Amberno), ohne auf die Breitenbestimmung Rücksicht zu nehmen. (Commentaires sur quelques cartes anciennes de la Nouvelle-Guinée. Bull. Soc. Géographie (6) XIV. Paris 1877, p. 465).

4) Zum erstenmale gedruckt, und zwar in der Form **NOVA GUINEA**, erscheint dieser Name auf der Weltkarte von Mercator im J. 1569.

nannten, geholt wurde. Sie besassen Pfeile und Bogen, sowie aus schwerem Holze verfertigte Lanzen, dagegen wurden bei ihnen keine Metallgegenstände bemerkt [1]). Diese „Islas de Mo", auf manchen Karten auch unter dem Namen „Mo de la paz" oder „Morro de buena paz" eingetragen [2]), heissen bei den Eingeborenen Insu Moar und Insu Manai.

Infolge Gegenstromes musste der „San Juan" 13 Tage vor Insu Moar liegen bleiben. Auf der Weiterfahrt wurden am 8. Juli unweit der Küste drei kleine Inseln bemerkt, die in der Landessprache „Cerin" heissen sollen. Es sind dies die Eilande Masi-Masi, Jamna und Modema. Am 10. zwang die ungünstige Witterung, sowie der steife Nordostwind, in der Nähe derselben vor Anker zu gehen. Am folgenden Tage gelangte das Schiff abermals an drei Inseln bei denen, des Windes wegen, ebenfalls geankert werden musste. Es waren dies Podena, Jarsun und Anus. Der Versuch hier zu landen, um Kokosnüsse zu erhandeln, scheiterte, da die Eingeborenen mit Pfeilen schossen und dabei einen Matrosen töteten. Längs der Küste weitersegelnd, erfolgte am 15. Juli ein Angriff von seiten 50 Kanus, der aber abgeschlagen wurde. Am 16. stiessen von einer anderen Stelle 70 Fahrzeuge ab, deren Insassen abermals das Schiff angriffen. „Es sind derartig bestialische Menschen, dass sie sich nichts aus dem Musketenfeuer machten und obwohl viele getötet wurden, versuchten sie in hartnäckiger Weise das Schiff zu nehmen. Da ihnen aber das Schiesspulver fehlte, so mussten sie enttäuscht abziehen."

Am 19. Juli befand das Schiff sich unter 3° S. Zwei Tage darauf kamen vier in der Nähe der Küste gelegene Inseln in Sicht, die den Namen Islas de la Magdalena erhielten. Es sind dies die im Berlinhafen liegenden Inseln Tumléo (Tamara), Alii (Paragua), Salíu (Sainson) und Angél (Sanssouci). Im Laufe des Nachmittags wurden in östlicher Richtung 5 weitere Inseln bemerkt. Dieselben stellen dar Tarawai (Bertrand), Gilbert (Valise), Kairu (D'Urville), Muschu (Gressien) und Babuin (Meta-Inseln) [3]). Zwischen beiden Inselgruppen wurde die Küste verlassen und ein mehr nördlicher Kurs eingeschlagen. Am 27. wurden in NW. drei Inseln gesichtet, die den Namen La Barbada (die Meerbutte) erhielten. Die Breite wurde an diesem Tage zu $1^1/_2$° S. bestimmt. Meines Erachtens gehören dieselben den Ninigo (Échiquier-Inseln) an. Während der folgenden Tage herrschten sehr wechselnde Winde. Am 29. kamen die zwei Tage zuvor bemerkten Inseln wieder in Sicht, doch gewahrte man zu gleicher Zeit vier andere, von denen drei in der Nähe und die vierte etwas entfernter lag. Dieselben wurden La Caymana (der Kaiman) benannt und gehören wohl zu den Luf- (Hermit-) Inseln, zumal unter dem 2. August ausdrücklich hervorgehoben wird, dass dieselben von Riffen umgeben sind [4]). An dem letztgenannten Tage liefen Kanus von ihnen aus. Die Insassen warfen

1) Als Jacques Le Maire 1616 diese Insel besuchte, machte er die Wahrnehmung, dass die Eingeborenen gar nicht besonders darauf erpicht waren das Schiff zu betreten, weshalb er vermutete, dass hier bereits Spanier gewesen sein müssten „alsoo wy oock aen de Fotteysen merckteden". (Spieghel der Australische Navigatie.... Amsterdam 1622, p. 62).

2) Bei Santistéban (l. c. pag. 162) wird die Insel Mó und die in der Nähe liegende Utiz genannt. Hamy will die genannten beiden Inseln mit den Arimoa-Inseln, welche letzteren gar nicht besucht wurden, wohl aber bei Mercator bereits unter der Bezeichnung Arimo vorkommen, unter dem gemeinsamen Namen Ortiz-Inseln zusammenfassen (l. c. pag. 466). Noch mehr im Irrtum befindet sich Tiele (l. c. pag. 280), der dieselben mit der Insel Morotai nördlich von Halmahera zu identifiziren geneigt ist.

3) Hamy sieht diese Inseln für die Islas de la Magdalena an und meint, dass unter den 5 östlich von denselben gesehenen die Inseln Roissy, Deblois, Jacquinot, Garnot, Blosseville und Lesson zu verstehen seien, wie mir scheint mit Unrecht.

4) Von Hamy bereits richtig gedeutet (l. c. pag. 467). Buache hatte dieselben mit den im Osten von Neu-Mecklenburg liegenden Gardner- und Visscher-Inseln zu identifiziren gesucht.

„Feuersteinpfeile" mit der Hand. Als denselben Gelegenheit geboten wurde sich von der Wirkung der Schusswaffen zu überzeugen, zogen sie wieder ab.

Nachdem der „San Juan" am 4. August wieder nach den Islas de la Magdalena zurückgetrieben war und von dort längs der Küste in östlicher Richtung weiter segelte, tauchten Kriegsprauen auf, die zum Angriff übergingen. Auf einigen derselben befanden sich Türme von der Höhe des Hinterschiffes des „San Juan". Oben befanden sich die Streiter, unten die Ruderer. Musketenschüsse bewirkten auch hier wiederum den Rückzug.

Am 9. August, sowie in der darauf folgenden Nacht, befand das Schiff sich in der Nähe von einigen aus 5 Inseln bestehenden Vulkanen, die von „denselben Negern" bewohnt werden. Man hat in denselben weder die Vulkan-Insel (Manám), wie dies HAMY tut [1]), noch die Dampier-Insel (Krakar) [2]) zu erblicken, sondern die vulkanische Gruppe der Le Maire-Inseln bestehend aus den Inseln Roissy, Deblois, Jacquinot, Garnot, Lesson und einigen kleineren. Der Vulkan der Lesson-Insel ist wiederholt in Tätigkeit beobachtet worden [3]).

Als man am folgenden Tage mit dem Landwinde segelte, um einen Hafen zu gewinnen, schlug der Wind nach NE. um, worauf das offene Meer aufgesucht wurde. Auf diese Weise gelangte das Schiff nach einer der 5 Inseln, wo dasselbe jedoch keinen Ankergrund finden konnte. Am 12. wurde in der Bucht einer anderen Insel geankert, doch trieb der „San Juan" mit der Strömung 40 leguas weit ab. Nach der Rückkehr erwiesen die Eingeborenen sich anfänglich als friedfertig, begannen aber alsbald mit Pfeilen zu schiessen. Tags darauf wurde von Insassen anderer Kanus abermals ein Angriff verübt, der, wie die vorigen abgeschlagen wurde. Am 16. trat der Kapitän mit den Steuerleuten [4]) und der Mannschaft zu einem Schiffsrat zusammen. Der erstgenannte verlas seine Instruktion und gab als seine Meinung kund, dass der Versuch gemacht werden müsste einen Seeweg im Norden von der Linie zu suchen, da dies aber für das laufende Jahr zu spät sei, empfehle es sich nach einer Insel für die Überwinterung auszusehen. Die Piloten, und mit ihnen die Matrosen, verlangten dagegen nach den Molukken zurückkehren, da es zu spät in der Jahreszeit für die „vendenales" — die kräftigen Südwinde — sei, worauf ORTIZ entgegnete, dass er an die Rückkehr nicht denken dürfe, zumal die Zeit, in welcher die „vendenales" zu gewärtigen seien, noch nicht vorüber sei. Noch an dem nämlichen Tage wurde abermals ausgelaufen, doch stellte sich alsbald wieder Nordostwind ein.

Am 19. August kamen zwei niedrige Inseln, die 30 leguas von Neu-Guinea entfernt lagen, in Sicht, worauf man von einer derselben 7 Kanus auslaufen sah. „Die Insassen eines derselben begaben sich unbewaffnet an Bord. Sie trugen Schnüre um die Arme. Als sich die übrigen 6 Boote in Kriegsbereitschaft dem Schiffe näherten, wurden die auf den Deck befindlichen Eingeborenen ins Meer geworfen. Von den Kanus aus erfolgte darauf ein Angriff mittelst schwerer und harter Lanzen, die in der Art von Harpunen hantirt wurden und

---

1) Commentaires l. c. pag. 473.

2) P. A. TIELE verlegt diese Inseln (l. c. pag. 280) in die Gegend der Astrolabe-Bai, aber Krakar, Bagabag, die Crown-, Long- und Lottin-Inseln liegen zu weit auseinander (150 km.), um innerhalb eines Tages übersehen zu werden. PHIL. BUACHE suchte dieselben sogar (l. c. pag. 195) unter den Salomo-Inseln.

3) J. MORESBY. Discoveries and Surveys in New Guinea. London 1876, p. 286.

N. VON MIKLUCHO-MACLAY. Ueber vulkanische Erscheinungen auf Neu-Guinea. Petermanns Mittheilungen XXIV. 1878, p. 410.

O. FINSCH. Samoa-Fahrten. Leipzig 1888, p. 366.

4) Der erste Pilot hiess GASPAR RICO, dessen Name auch auf der Karte verewigt worden ist.

ungeachtet dessen, dass viele den Tod fanden, warfen die Leute mit dem grössten Mute mit Lanzen und Steinen. Erst als ihre Vorräte erschöpft waren und sie das unter ihnen angerichtete Blutbad übersahen, zogen sie sich zurück. Die Bewohner dieser Inseln sind weiss und wohl gestaltet, im Kampfe zeigen sie Mut. Ihre Schiffe sind gut gebaut." Infolge von Windstillen verblieb der „San Juan" in der Nähe dieser Inseln, bis sie am 21. August nicht mehr gesehen wurden. Sie erhielten den Namen Islas de Hombres blancos und liegen unter $1^1/_4°$ S. Es lässt sich leicht feststellen, dass darunter die Matty- (Wuwulu) und die Durour-Insel (Aua) zu verstehen ist [1]). Die noch am 21. bemerkte niedrige Insel, von der nicht ermittelt werden konnte, ob sie bewohnt sei, ist die erst im Jahre 1886 wieder aufgefundene Allison-Insel (Manus?) [2]).

Am 27. erteilte der Kapitän endlich, dem allgemein ausgesprochenen Verlangen Folge gebend, den Befehl zur Umkehr. Nachdem am 28. zwei Inseln in Sicht gekommen waren, näherte man sich wieder der Küste von Neu-Guinea und zwar 30 leguas unterhalb den Islas de Mo. Am 3. Oktober fiel der Anker auf der Reede von Tidore.

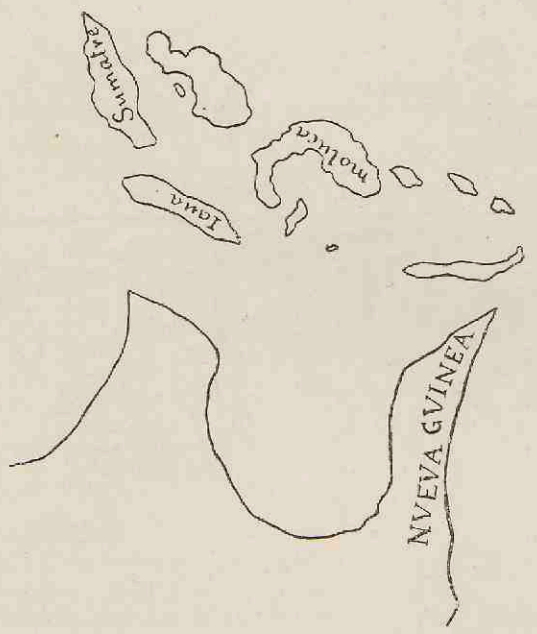



Fig. 6.

Unter allen Fahrten, die im Laufe des 16. Jahrhunderts nach Neu-Guinea führten, finden wir keine einzige über deren Verlauf genauere Berichte der Nachwelt überliefert worden sind, als gerade über diejenige des „San Juan". Diese Tatsache hat indessen E. A. PETHERICK nicht davon abzuhalten vermocht die Behauptung aufzustellen, dass „Mercator and others" die Relation missverstanden hätten und dass ORTIZ gar nicht längs der Nordküste von Neu-Guinea, sondern durch die Torres-Strasse gesegelt sei, so dass es Neu-Holland gewesen sei, dem er den Namen Neu-Guinea gegeben habe. Er meint ferner, dass HERRERA seine Darstellung der Relation des JUAN GAYTAN (GAETAN), der bekanntlich an der Fahrt gar nicht teilgenommen hatte, entnommen habe, und sucht seine Behauptung damit zu begründen, dass erstens der befahrenen Küste eine Länge von 650 leguas gegeben werde, während dieselbe in Wirklichkeit nur die Hälfte betrage und zweitens eine Karte der „Tierra austral" [3]) aus dem 17. Jahrhundert Umrisse aufweise,

---

1) Der erste Europäer, AUSTEN FORREST, welcher die Matty-Insel am 25. Mai 1806 besuchte, giebt folgende Schilderung der Eingeborenen: „The men were tall and well made, wearing their hair platted and raised above the head. They had no appearance of Malays, or of Caffrees; and excepting their colour, which was of light copper, they had the features of the natives of Europe; they were entirely naked." (Naval Chronicle XXIX. London 1813, p. 92). — MARTINI sagt: „Die Hautfarbe erschien hellbräunlich, etwa wie die der Hindus, eher etwas heller als diese.... So manches Gesicht machte vollkommen den Eindruck des kaukasischen Typus." (Die Matty-Insulaner. Marine-Rundschau IX. Berlin 1898, p. 118). — JAMES BURNEY (A Chronological History I. London 1803 p. 152, Anm. 2) hat bereits hervorgehoben, dass licht kupferfarbige Eingeborene von portugiesischen und spanischen Seefahrern häufig als Weisse bezeichnet wurden.

2) Wie G. THILENIUS mitteilt, ist dieses Eiland Ende der 70ger Jahre des vorigen Jahrhunderts von Bewohnern von Ninigo besiedelt worden. (Ethnographische Ergebnisse aus Melanesien. Nova Acta Abhdlg. Leopold. Carol. Akad. LXXX. 1902, p. 113). R. PARKINSON sagt dagegen, dass dieses erst Anfang der 90ger Jahre geschah (Beiträge zur Ethnographie der Matty- und Durour-Inseln. Internat. Archiv f. Ethnogr. IX. Leiden 1896, p. 196).

3) Cartas de India. Publicálas por primera vez el Ministerio de Fomento. Madrid 1877, Karte.

die mit denjenigen Neu-Hollands grössere Ähnlichkeit habe, als irgendeine Karte vor Cook [1]). R. H. MAJOR hat es sich nicht nehmen lassen PETHERICK in wohlverdienter Weise abzufertigen [2]). Wir können noch hinzufügen, dass in den Quellen nicht von 650, sondern von nur 230 leguas die Rede ist und ferner, dass PETHERICK die Breitenbestimmungen ausser aller Acht gelassen hat. Was endlich die gerühmte Karte (fig. 6) anbetrifft, so ist es geradezu unbegreiflich, wie jemand, der ernst genommen zu werden wünscht, einer derartigen rohen und flüchtigen Skizze Beweiskraft zuerkennen kann. Ihre Rückständigkeit, zeitgenössischen Arbeiten gegenüber, ist eine so offenkundige, dass man kein Wort weiter darüber zu verlieren braucht [3]).

Zum Schluss darf ein Punkt nicht unerörtert gelassen werden. Vergleicht man die Quellenschriften und die dazu zu zählende Weltkarte von Mercator (1569) mit den späteren Darstellungen der Nordküste von Neu-Guinea, so überraschen nicht nur die Veränderungen,

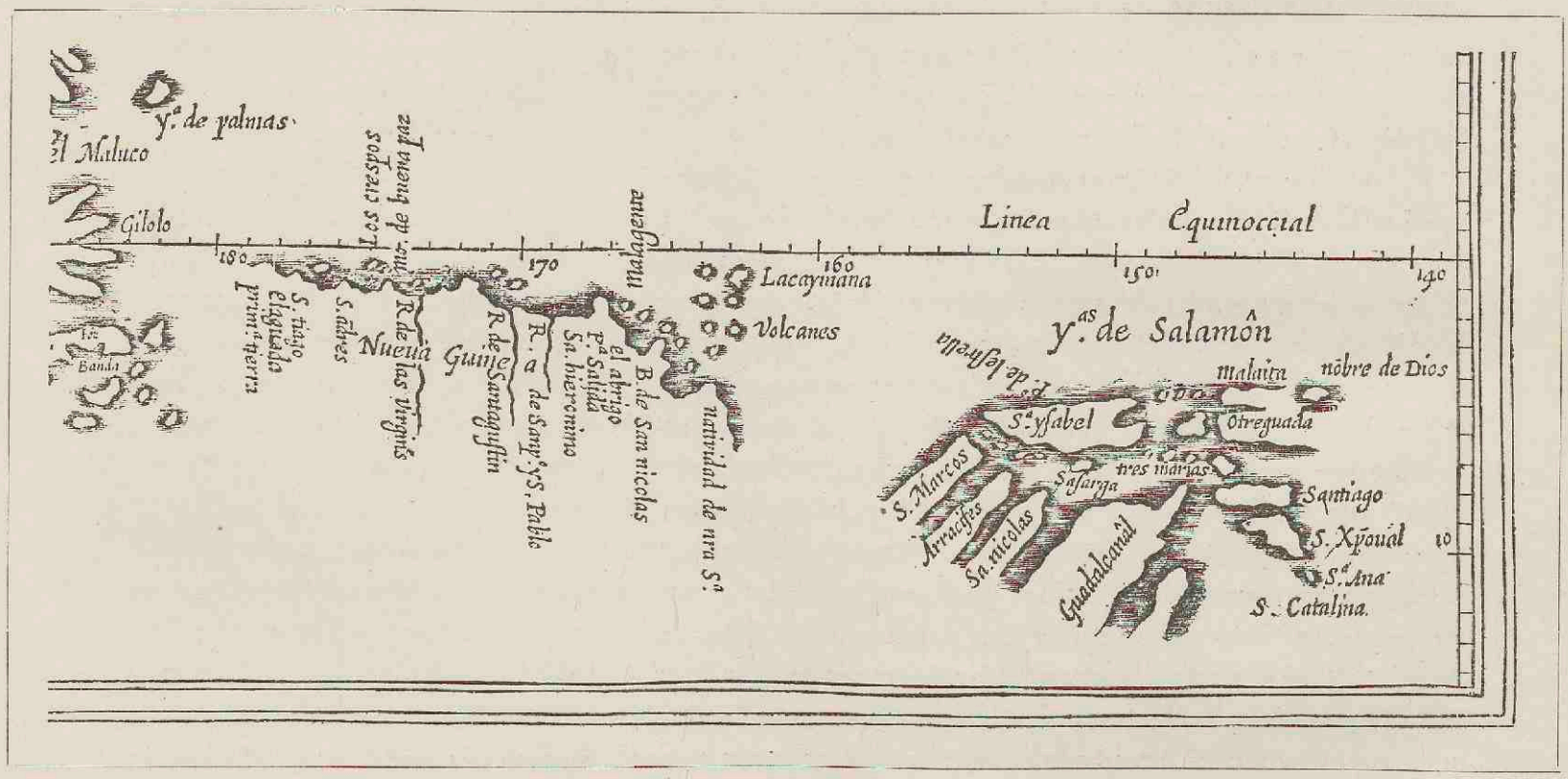



Fig. 7.

welche die Küstenumrisse erfahren, sondern auch das Auftreten neuer Namen. Da aber kein europäisches Fahrzeug vor der Le Maire'schen Expedition an diesen Gestaden wieder auftauchte, so ist nur zweierlei denkbar. Entweder bestehen oder bestanden noch andere Niederschriften über den Verlauf der Expedition, die die ursprünglich bekannt gewordenen zu ergänzen vermochten, oder alle die Zutaten sind rein willkürlich. Die beiden in Betracht kommenden Schriften führen, untereinander fast wörtlich übereinstimmend, die folgenden geographischen Namen auf: *Primera tierra, El Aguada, Santiago, Buen Puerto,* Islas de los Crespos, *San Andrés, Las Virgenes,* La Ballena, Rio de San Augustin, *San Pedro y Pablo, Sant Gerónimo* (*Hierónimo*),

1) Early Discoveries in Australasia. The Athenaeum. London 1884. (N°. 2952), p. 664, (N°. 2957), p. 827.

2) l. c. (N°. 2954), p. 731, (N°. 2959), p. 53.

3) Verfasser ist der Jesuit MARCELO ANSALDO, der an der Fahrt von Diego Luis de Vittores im Jahre 1668 nach den Ladronen teilnahm und im folgenden Jahre nach Manila zurückkehrte. (Cartas de India, p. 712, 713).

Morro de buena Paz, *Punta Salida ó cabo de San Lorenzo*, El Arrimo, Malagente, *El Abrigo*, *Bahia de San Nicolás*, *Gaspar Rico*, Gente Blanca, *Madre de Dios*, *Buen Bahia*, *Natividad de Nuestra Señora ó Bahia de los Volcanes*, Volcán, La Caymana [1]). Ähnliche, zum Teil mit dieser Liste ziemlich genau übereinstimmende Namen finden wir auf den Karten von FERNÃO VAZ DOURADO (1570), PETRUS PLANCIUS (1594), RICHARD HAKLUYT (1599), ANTONIO DE HERRERA (1601), JODOCUS HONDIUS (1607), NIC. VISSCHER (1617). Ich halte nun alle kursiv gedruckten Namen für spätere Einschaltungen [2]) und begründe dies nicht allein damit, dass sie in den vorhandenen Quellen nicht erwähnt werden, sondern auch, weil auf dem westlich von den Crespos-Inseln liegenden Küstengebiet, das den Spaniern unbekannt geblieben war, sich

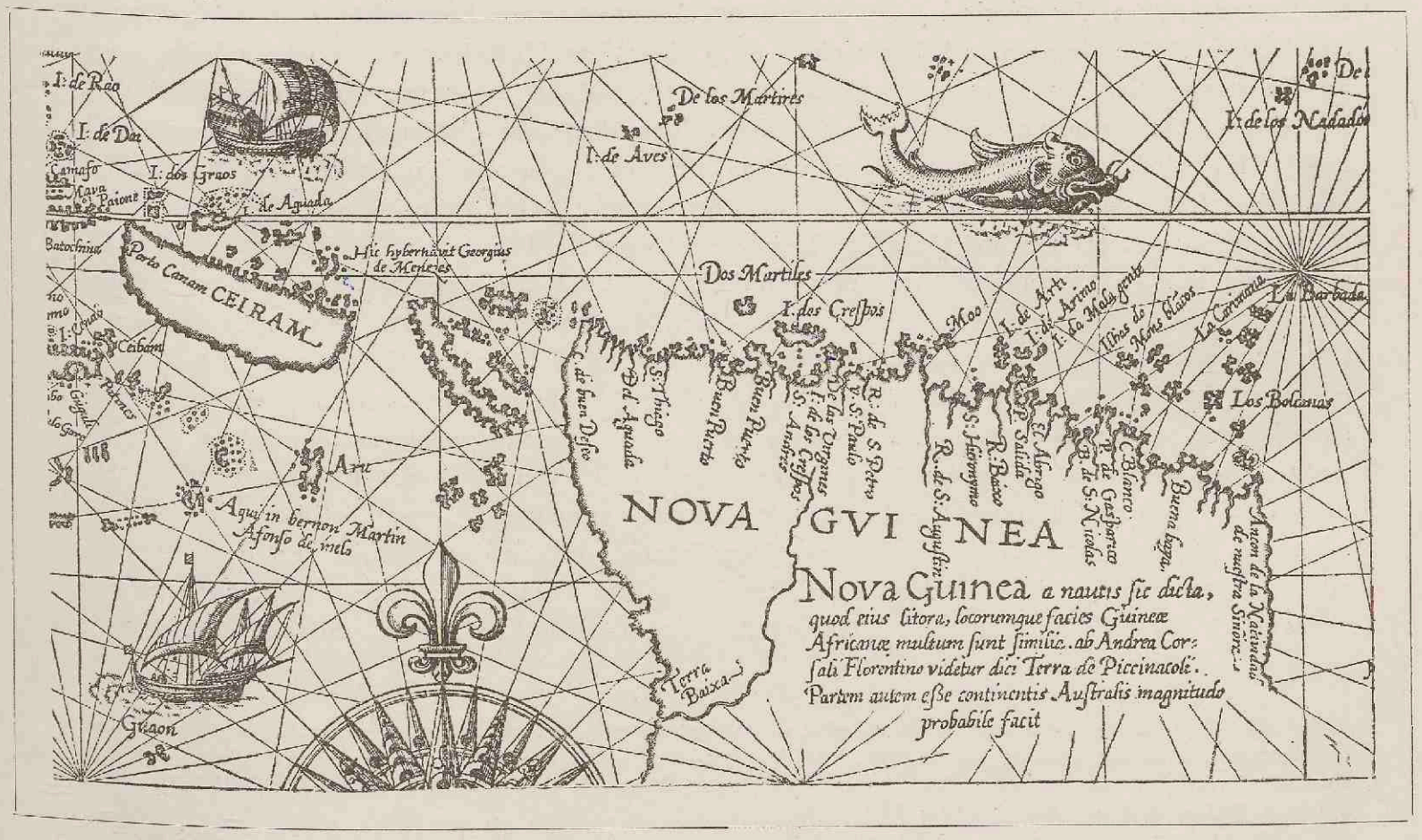



Fig. 8.

eine Reihe von Namen eingetragen finden (Primera tierra bis Buen Puerto), die sicher auf Erfindung beruhen. Ich kann denn auch den Bemühungen HAMY's [3]), der für diese Lokalitäten einen Platz auf den modernen Karten sucht, keine weitere Beachtung schenken. Da einzelne Kartographen zu gleicher Zeit aus spanischen un daus portugiesischen Quellen schöpften, so tritt der Fall ein, dass zweimal ein und derselbe Punkt unter verschiedenen Namen zur Darstellung

1) Geografía y descripción universal de las Indias recopilada por el cosmógrafo-cronista Juan López de Velasco desde el año de 1571 al de 1574, publicada por primera vez ..... por Don Justo Zaragoza. Madrid 1894, p. 600—602 Demarcación y división de las Indias (o. J., aber vor 1606). Colección de documentos inéditos, relativos al descubrimiento, conquista &c. XV. Madrid 1871, p. 535—536.

2) Hierzu rechne ich auch die auf manchen Karten z.B. von ORTELIUS sich findenden Bezeichnungen, wie Cabo Hermosa, San Marco, Rie Bolcanes u. s. w.

3) Études géographiques et historiques. Paris 1896, p. 207—217.

gelangt. Man beachte z.B. auf der obenstehenden Karte von Nic. Visscher (Fig. 8) die Insel des JORGE DE MENEZES und die I. DE LOS CRESPOS, die beide die Schouten-Inseln vorstellen. Die ursprüngliche Aufnahme, wie sie uns in der Weltkarte von Mercator entgegentritt, hatte schliesslich eine Entstellung bis zur Unkenntlichkeit erfahren.

**Miguel López de Legazpi.** 1564.

In einem von 24. September 1559 datirten Briefe an den Vizekönig von Peru, LUIS DE VELASCO, ordnete PHILIPP II. von Spanien die Ausrüstung eines Geschwaders behufs einer Entdeckungsfahrt nach den „Islas del Poniente" an. Zum Admiral war MIGUEL LÓPEZ DE LEGAZPI, zum Vizeadmiral JUAN PABLO DE CARRIÓN ausersehen worden. Einer Anregung des Königs Folge leistend, erklärte sich auch ANDRÉS DE URDANETA, der sich 11 Jahre lang als Hauptmann in den Molukken aufgehalten hatte [1]), sodann aber 1552 die Rüstung mit der Kutte eines Augustinermönches vertauscht hatte, bereit an dem Unternehmen teilzunehmen [2]).

Hinsichtlich des Zieles der Fahrt gingen die Meinungen auseinander. URDANETA machte den Vorschlag nach Neu-Guinea zu segeln, um dort eine Kolonie zu gründen, indem er insbesondere geltend machte, dass die Molukken, sowie die Philippinen, der päpstlichen Entscheidung zufolge [3]), innerhalb der portugiesischen Interessensphäre lägen und daher ausser Betracht bleiben müssten, eine Ansicht, die auch der Vizekönig teilte. Demgegenüber wies CARRIÓN auf die 1544 [sic!] gemachten Erfahrungen hin, als man die Küsten von Neu-Guinea in einer Ausdehnung von 380 leguas bis 5° S. [sic!] befuhr, aber „nunca se vió otra cosa sino Negros atesados desnudos...., nunca se pudo haber sino bastimentos miseros, y muy poco arroz; á esta tierra es donde el Padre Fray Andrés quiere llevar el Armada" [4]). Nachdem infolge dieser Meinungsverschiedenheit CARRIÓN zurücktrat [5]), war bestimmt, wenigstens allgemein geglaubt worden, dass nunmehr Neu-Guinea wirklich das Ziel sei und nur das eine oder andere Schiff damit beauftragt werden würde die Philippinen aufzusuchen, um die bei Gelegenheit früherer Expeditionen in Gefangenschaft geratenen Landsleute loszukaufen. Während

1) Er war 1537 nach Spanien zurückgekehrt.

2) Colección de documentos inéditos relátivos al descubrimiento, conquista y organisación de las antiguas posesiones españolas de ultramar. (2) II. Madrid 1886, p. 94—96. Der grösste Teil des Bandes enthält die Dokumente über die Expedition von Legazpi. Siehe ferner Fray Gaspar de San Augustin. Conquista temp. y spirit. de las Islas Filipinas. Madrid 1698, p. 59—77, 183—184.

JAMES BURNEY. A Chronological History of the Discoveries in the South Sea. I. London 1803, p. 250—272.

P. A. TIELE. De Europeërs in den Maleischen Archipel. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) IV. 1880, p. 458—465.

3) Durch die Bulle von Alexander VI. vom 4. Mai 1493 war die Grenze der portugiesischen und spanischen Besitzungen 100 leguas westlich von den Kap Verdischen Inseln gelegt worden, doch wurde durch den Vertrag von Tordesillas (7. Juni 1494) dieser Abstand zu 370 leguas bestimmt. Am 14. April 1529 trat die Junta auf der Brücke der Ribera de Caya zusammen, ohne dass die bis zum 31. Mai währenden Verhandlungen von Erfolg begleitet gewesen wären. Am 22. April 1529 entsagte Karl V. in Valladolid seiner eventuellen Ansprüche auf die Molukken gegen eine Summe von 350.000 Dukaten. Wie aus der Karte von D'Avezac zu ersehen ist, hätten nicht allein die Molukken und die Philippinen, sondern auch noch der westliche Teil von Neu-Guinea, dem Vertrage von Tordesillas zufolge, an Portugal fallen müssen. Die 350.000 Dukaten sind natürlich niemals zurückgezahlt worden.

Die Dokumente über die Grenzstreitigkeiten zwischen den Spaniern und Portugiesen sind zuletzt von Sam. Edw. Dawson in extenso veröffentlicht worden (The Line of Demarcation of Pope Alexander VI. Proceed. and Transact. Roy. Soc. of Canada. (2) VI. Sect. 2. Ottawa and Toronta 1899, p. 529—544).

4) Colección... l. c., pag. 201, 207,

5) TIELE meint (l. c. pag. 412, Anm. 4), dass er doch an der Fahrt teilgenommen habe. Es wird aber nicht allein ausdrücklich bezeugt, dass er an Land blieb (Colección l. c., pag. 220), sondern es fehlt auch sein Name in der Liste der Teilnehmer (l. c. pag. 374).

die Vorbereitungen noch im Gange waren starb LUIS DE VELASCO im Juli 1564, so dass die „Audiencia" bis zum Eintreffen seines Nachfolgers die Regierungsgeschäfte zu besorgen und demgemäss auch die Instruktion für das Geschwader auszufertigen hatte.

Am 21. November stachen die vier Schiffe von dem Puerto de la Navidad (Mexiko) aus nach Neu-Guinea in See. Wer beschreibt aber die Überraschung und Entrüstung, die sich aller bemächtigte, als sich 5 Tage später nach Öffnung der versiegelten Befehle herausstellte, dass die Intriguen CARRIÓN's von Erfolg begleitet gewesen und dem ganzen Geschwader der Auftrag zuteil geworden war die Philippinen aufzusuchen. Nach entsprechender Änderung des Kurses wurde die Insel Guam (Marianen) am 23. Januar 1565 und die Insel Cebú (Philippinen) am 26. April erreicht.

Bereits am 1. Juni trat die Capitana „San Pedro", und auf derselben auch URDANETA, die Rückfahrt an. Seine Vermutung, dass man erst in höheren Breiten regelmässige Westwinde zu gewärtigen habe, fand eine glänzende Bestätigung. Man traf dieselben unter 41° N. an und bereits am 30. Oktober konnte das Schiff seinen Anker im Hafen von Acapulco fallen lassen. Als Ersatz für die ihm bereitete Enttäuschung wurde URDANETA die Genugtuung zuteil der Entdecker der von den Philippinen nach Amerika führenden Segelroute zu werden [1]), die den Spaniern erst die Möglichkeit bot sich auf der erstgenannten Inselgruppe festzusetzen. Damit hörten, wenigstens während der Dauer von zwei Jahrhunderten, die Versuche auf einen Seeweg östlich von den Philippinen, bezw. Molukken zu suchen. URDANETA kehrte nach Spanien zurück, wo er bereits am 3. Juni 1568 starb.

**Alvaro de Mendaña de Neyra** 1567—1569.

Die Machenschaften CARRIÓN's hatten es auf die Dauer doch nicht zu verhindern vermocht, dass man Neu-Guinea als Feld der Untersuchung auserkor. Bereits im Jahre 1567 rüstete der Vizekönig von Peru, LOPE GARCIA DE CASTRO, ein aus den Schiffen „Los Reyes" Kapt. PEDRO SARMIENTO und „TODOS SANTOS", Kapt. PEDRO DE ORTEGA, bestehendes Geschwader aus, das den Befehlen seines Neffen ALVARO DE MENDAÑA DE NEYRA unterstellt wurde [2]). Am 20. November 1567 wurde Callao verlassen und am 7. Februar des folgenden Jahres die Salomo-Inseln, und zwar Isabel, entdeckt. Nach Erforschung dieser Eilande ward am 11. August die Heimfahrt angetreten, worauf am 4. September zwischen 4° und 2° S.,

1) EUG. GELCICH will diese Entdeckung BERNARDO DE LA TORRE zuschreiben, der aber, wie wir oben (p. 22) gesehen haben, nur bis 30° N. gelangte und darauf unverrichteter Sache nach den Philippinen zurückkehren musste. (Beiträge zur Geschichte der oceanischen Segelanweisungen. Ann. der Hydrographie. XXI. Berlin 1893, p. 222).

2) C. FERNANDEZ DURO. Relación breve de lo sucedido en el viaje que hizo Alvaro de Mendaña en la demanda de la Nueva Guinea, la cual ya estaba descubierta por Iñigo Ortiz de Retes, que fué con Villalobos de la tierra de Nueva España, en el año de 1544. Boletin Soc. geogr. de Madrid. XXXVII. 1895, p. 411—426. Es scheint FERNANDEZ entgangen zu sein, dass eine Übersetzung, der in Paris befindlichen Handschrift, bereits 43 Jahre vorher von Éd. Dulaurier veröffentlicht worden war (Nouv. Annales des Voyages (5) VIII. Paris 1852, p. 57—85).

JUSTO ZARAGOZA. Historia del descubrimiento de las regiones Austriales hecho por el general Pedro Fernández de Quirós. I Madrid 1876 p. 1—20, II. 1880 p. 13—49.

H. B. GUPPY. The Solomon Islands and their Natives. London 1887, p. 186.

Lord AMHERST of HACKNEY and BASIL THOMSON. The Discovery of the Solomon Islands by Alvaro de Mendaña in 1568. London. Hakluyt Soc. II. 1901, p. 193.

JOSEF LORSCHEID. Die von Callao ausgegangenen Entdeckungsfahrten der Spanier in die Südsee. Obercalschule und Progymnasium zu Rheydt. 36. Jahresbericht. Rheydt 1902, p. 4—21.

Sir CLEMENTS MARKHAM. The Voyages of Pedro Sarmiento de Gamboa. London 1895, Hakluyt Soc., N°. 91, p. XIII—XVII.

im Westen Anzeichen von Land bemerkt wurden, aus denen Mendaña schloss, dass man sich in der Nähe von Neu-Guinea befand [1]), ein Annahme, die ebenso unrichtig war, wie diejenige von J. L. ARRIAS, der die Salomo-Inseln in die Nähe von Neu-Guinea verlegte [2]). Ende Januar 1569 erfolgte das Wiedereintreffen der Schiffe im Hafen von Santiago de Tolima in Mexiko.

Auf einer Reihe von Südsee-Karten aus dem 17. Jahrhundert findet sich die folgende Bemerkung eingetragen: „*Insulas esse a Nova Guinea usque ad Fretum Magellanicum affirmat Hernandos Gallego, qui ad eas explorandas missus fuit a Rege Hispaniae Anno 1576*" [3]). Dieser GALLEGO war der Chef der Piloten, welche MENDAÑA begleiteten und der ebenfalls einen Bericht über die Fahrt verfasste. Ein im Jahre 1576 unternommene Expedition ist nirgends nachweisbar, so dass es so gut wie sicher erscheint, dass dieser Jahreszahl ein Stichfehler, indem die beiden letzten Ziffern vertauscht wurden, zugrunde liegt, wie bereits S. RUGE vermutete [4]). Die Annahme A. E. NORDENSKIÖLD's einer Reise in dem genannten Jahre ist umsoweniger aufrecht zu erhalten, als es sich bei der dem GALLEGO zugeschriebenen Angabe gar nicht um wirkliche Beobachtung, sondern um eine unrichtige Vermutung handelte [5]).

**Christoforo d'Acosta** und **Nicolas Nuñez** 1569.

Eine kurze Erwähnung mögen hier finden einige Nachrichten von Jesuiten aus jener Zeit, die indessen nur auf Hörensagen beruhen. CHRISTOFORO D'ACOSTA schreibt aus Malaka, 2. Dezember 1569, über »altri gentili Papui di terra ferma, che parimente dimandano il Christianesimo." Jenes Land dehne sich so weit nach Süden aus, dass die Spanier, welche längs der Küste fuhren, das Ende nicht zu finden vermochten. Und NICOLAS NUÑEZ berichtet aus Ternate, 10. Februar 1569, dass die Papuanen den Kaffern glichen, viele Könige hätten und in einem grossen Lande wohnten, das in einer Ausdehnung von 200 miglia entdeckt sei. Ihrem Wunsche [sic!] getauft zu werden, sei bisher keine Folge gegeben worden, da sie zunächst in den Heilslehren der christlichen Kirche unterwiesen werden müssten [6]).

**Marcos Prancudo.**

Nach dem Bericht des Pater MARCOS PRANCUDO [7]), der 1561 mit Henrique de Sa nach Ternate kam, zerfällt Neu-Guinea oder die „terra dos Papúas" in die 4 Reiche Miam,

1) Dieser Ansicht war auch HERNAN GALLEGO (Zaragoza l. c. I. pag. 187., Lord Amherst of Hackney and Basil Thomson. The Discovery of the Solomon Islands I. London 1901, p. 66).

2) A Memorial addressed to His Catholic Majesty Philip III, King of Spain. (A. Dalrymple. An Historical Collection of the Several Voyages and Discoveries in the South Pacific Ocean I. London 1770, p. 143).

JAMES BURNEY. A Chronological History of the Voyages and Discoveries I. London 1803, p. 300.

R. H. MAJOR. Early Voyages to Terra Australis. London 1859, Hakluyt Soc., p. 17.

3) HENRICUS HONDIUS. Polus antarcticus. Théatre du Monde ou Nouvel Atlas III. 2. Amsterdam. H. HONDIUS et J. JANSSON 1642. (Wiederabdruck: Remarkable Maps of the XV$^{th}$, XVI$^{th}$ and XVII$^{th}$ Centuries. II—III. Amsterdam 1895. N°. 11).

JOH. JANSSONIUS. Het vijfde deel des Grooten Atlas vervattende de Water-wereld. Amsterdam 1650. Tab. LVII. (Wiederabdruck: A. E. Nordenskiöld. Periplus. Stockholm 1897, p. 191).

4) Der Periplus NORDENSKIÖLDS. Deutsche geographische Blätter XXIII. Bremen 1900, p. 227.

5) Periplus. An Essay of its Early History of Charts and Sailing Directions. Stockholm 1897, p. 191.

K. F. BEHRENS behauptet sogar, dass Gallego auf der Fahrt von Neu-Guinea nach der Magelhães-Strasse durch Westwinde nach dem Südlande getrieben worden sei. (Nader onderzoek van Karel Frederik Behrens. En bericht van zyne reyze naar de Zuid-Landen gedaan in het jaar 1721. Amsterdam 1732, p. 19).

6) Lettere dell' India orientale, scritta da' Reuerendri Padri della Compagnia di Giesu. Vinegia 1580, p. 71, 87.

7) IOAM DE LVCENA. Historia da vida do Padre S. Francisco Xavier II. Lisboa 1788, p. 116.

PETRUS JARRICUS. Thesaurus rerum Indicarum. I. Coloniae Agrippinae. 1615, p. 786—787.

Missol, Ogueo und Noton, womit gemeint sind die Papuanischen Inseln, welche noch heutigentags, wie damals, in die 4 Radjaschaften (Radja Ampat) Waigama, Misol, Waigëu und Salawati zerfallen. Bezeichnend sind alle diese Nachrichten insofern, als aus ihnen hervorgeht, dass die Portugiesen trotz ihres jahrzehntelangen Aufenthaltes auf den Molukken, kaum eine nennenswerte Kenntnis von Neu-Guinea erworben hatten.

**Juan Ronquillo** 1580—81.

Die Angabe von C. E. MEINICKE, JUAN RONQUILLO habe 1580—81 versucht den Stillen Ozean von West nach Ost zu durchqueren und dabei auch Neu-Guinea berührt, klingt höchst unwahrscheinlich, da ja URDANETA 1565 den richtigen Seeweg aufgefunden hatte [1]). Bekannt ist, dass er im Jahre 1582 von seinem Onkel GONZALO RONQUILLO DE PEÑALOSA von den Philippinen nach Tidore mit Hülfstruppen und Proviant für die Portugiesen gesandt wurde [2]). Von dort kehrte er indessen wieder nach Manila zurück.

**Antonio Marta** 1590—93.

Von sehr zweifelhaftem Werte ist die einem Berichte (1590—93) des Paters ANTONIO MARTA an GOMEZ PEREZ DESMARIÑAS zu entnehmende Mitteilung über die im Bunde mit Ternate stehenden Inseln, zu denen auch gehören: „Na, Noloa, Guinea, que son muchas y muy pobladas cincuente leguas de Ternate" [3]).

**Ruy Gonzalez de Sequeira** Ende 16. Jahrhunderts.

Auf Grund der Angaben von RUY GONZALEZ DE SEQUEIRA, der Ende des 16. Jahrhunderts Capitan mayor del Maluco war, hatte QUIRÓS eine Niederschrift angefertigt, deren Titel von ANDRÉS GONZALEZ DE BARCIA in der Vorrede zur 2. Ausgabe des Werkes von ANTONIO DE LEON bereits mitgeteilt worden war [4]). Der Bericht selbst wurde aber erst von JUSTO ZARAGOZA veröffentlicht [5]). Was darin über Neu-Guinea steht, ist sammt und sonders eitel Flunkerei, wie einige Sätze dartun mögen. „Von Neu-Guinea gelangen nach Tidore viele Fahrzeuge mit Menschen von brauner Farbe, fliegenden Haaren und schönen Augen .... In jenem Lande findet sich viel Gold, aus dem die Eingeborenen Ketten machen, von denen er (Gonzalez) viele besass. Auch werden Armbänder und Halsketten, welche die Frauen tragen, sowie die Knäufe der Schwerter daraus verfertigt. Sie besitzen Silber, das sie aber nicht achten und Perlen, von denen sie keinen Gebrauch machen, mit Ausnahme des Fleisches der Muscheln, die sie *vías* nennen [6]) ..... Es giebt dort Eisen, Kupfer, Zinn, Blei, Schwefel und viele Hühner, Schweine, Schafe mit langer Wolle, Ziegen, Büffel und Kühe, so gross wie in

---

1) Die Inseln des Stillen Oceans. I. Leipzig 1875, p. 2, 71.

2) DIOGO DO COUTO. Da Asia. Decada X. Parte 1. Lisboa 1778, p. 313—320.
ANTONIO DE MORGA. The Philippine Islands. London 1868. Hakluyt Soc., p. 25, 57.
P. A. TIELE. De Europeërs in den Maleischen Archipel. Bijdr. tot de T. L. en Vk. (7) V. 1881, p. 179—180.

3) L. B. DE ARGENSOLA. Conquista de las Islas Malucas. Madrid 1609. p. 83.

4) Epítome de la bibliotheca oriental y occidental. Náutica y geográfica: de Don Antonio de Leon y Pínelo .... en que se contienen los escritos de las Indias orientales y occidentales, y reinos convecinos, China, Tartaria.... Madrid 1737.

5) Relacion sumaria que saqué de la que dió aquí en Madrid el capitan mayor del Maluco, Ruy Gonzalez de Sequeira, así de lo que vió, como de lo que tubo noticia de aquellas partes durante el tiempo de su gobierno. (Justo Zaragoza. Historia del descubrimiento de las regiones austriales hecho por el general Pedro Fernandez de Quirós. II. Madrid 1880, p. 298—302).

6) *Bia* ist die malaiische Bezeichnung für Muschel.

Andalusien, ferner Kaninchen und andere Tiere..... Es giebt dort so viele Elefanten, dass man aus ihren Stosszähnen Zäune macht, um das Vieh einzuhegen."

**Miguel Rozo de Brito** Ende des 16. Jahrhunderts.

Höchst verworren ist der Bericht, den der Lizentiat HERNANDO DE LOS RIOS dem QUIRÓS über eine Fahrt von MIGUEL ROZO (ROJO) DE BRITO mitgeteilt hat [1]). Dieser segelte von den Molukken aus in Begleitung des Königs von Bayseo (Waigëu?) auf 12 Fahrzeugen von Insel zu Insel, bis sie an eine gelangten, die durch eine Schlange, welche die Eingeborenen gefressen hatte, entvölkert worden war. Schliesslich gelangte man nach Neu-Guinea, von den Bewohnern Botan genannt, was so viel wie Festland bedeutet. Die Eingeborenen sind Neger und besitzen viel Gold, das sie in den Ohren und am Halse tragen. Dieselben sind Kaufleute und halten einen grossen Markt in einer Provinz, Segat genannt, ab, wo viele Sklaven verhandelt werden, die nach der reichen Insel Cerdeña verkauft werden, wo es Leute giebt, die 1 U. [2]) Sklaven besitzen. Man erzählt auch von einer anderen Provinz, namens Hugar, dass dieselbe in dem Rufe stehe viel Gold zu besitzen und von einer anderen, Sufia genannt, mit Negern und Mulatten. Man sagt auch, dass es auf einigen Inseln in jener Gegend Menschen gäbe, die mit Sommersprossen bedeckt seien und rotes Haar besässen. Es giebt eine andere Provinz, die Apaa heisst, wo die Eingeborenen nackend gehen und nur einige Vornehme mit schwarzen und farbigen Zeugen sich bedecken, dass sie aber kein Gebrauch von dem Golde machen und mehr Wert auf Eisen legen. Längs der ganzen Küste münden viele Flüsse, dabei herrscht in dem Lande eine gemässigte Temperatur, und ist dasselbe gesund und fruchtbar, mit vielem Reis, Heide, Kokos, Honig, Schweinen, Ziegen, Büffeln, Hühnern. Es wurden auch viele Perlmuttermuscheln, Sandelholz, gewisse Glocken und viele Fahrzeuge, sowie Menschen gesehen, welche als Waffen Speere und Bögen trugen. Die Leute färbten sich mit Orleans und machten Mitteilung von 3 Spaniern, die auf jenem Festlande verheiratet waren. Es seien deren noch mehr gewesen, die aber gestorben wären. Hier wurde umgekehrt, worauf man nach einer Insel Noton gelangte, wo ebenso wie auf gewissen Inseln in der Nähe von Jeue im Nordosten die Eingeborenen zum Leuchten während der Nacht einige Steine benutzen, welche einige Tiere, z.B. Katzen in der Stirne tragen. Diejenigen van Baisco [3]) sehen ihre Voreltern für Götter an und sobald sie zur See gehen, tragen sie die Gebeine derselben, nebst einigen Stäben in die Häuser, damit sie vom Gegenwind oder Sturm verschont bleiben."

Zu diesen Angaben, die sehr viel Erdichtetes enthalten, muss noch das Folgende bemerkt werden. Falls wirklich DE BRITO eine Fahrt mit dem „Könige" von Baysco unternommen hat und mit diesem von Insel zu Insel gegangen ist, so kann sich dies nur auf den Radja von Waigëu beziehen. Die Erzählung von der menschenfressenden Schlange ist ein Märchen. Mit Botan, bezw. Noton, oder richtiger Notan, das wiederholt erwähnt wird, bezeichnen die Bewohner von Ceram das ganze Gebiet der 4 Radja's (Radja Ampat oder

---

1) Relacion sumaria que saqué de la que me dió en esta corte el licenciado Hernando de los Rios, procurador de Filipinas (Justo Zaragoza. Historia del descubrimiento de las regiones austriales hecho por el general Pedro Fernandez de Quirós I. 1876 p. 187; II. Madrid 1880 p. 294—296).

2) Unverständlich.

3) Soll wohl, wie oben, Bayseo oder Baiseo heissen.

Kalana Fat), zu dem auch Teile von West-Neu-Guinea gehören [1]). Mit Segat dürfte die Landschaft Seget an der Selé-Strasse gegenüber Salawati gemeint sein. Hugar dürfte Ogar, im Mac Cluer-Golf gelegen, entsprechen. Sufia und Apaa können nicht untergebracht werden, ebensowenig Cerdeña, falls das nicht etwa Ceram bedeuten soll. Wenigstens sind die Cerammer von alters her Sklavenaufkäufer auf den Papuanischen Inseln, bezw. an der Westküste von Neu-Guinea gewesen.

**Alvaro de Mendaña de Neyra 1595.**

Erst im Jahre 1595 gelang es ALVARO DE MENDAÑA den Plan die Salomo-Inseln aufs neue aufzusuchen dadurch zur Ausführung zu bringen, dass der neuernannte Vizekönig von Peru, GARCIA HURTADO DE MENDOZA, die Mittel zu der Expedition bewilligte [2]). Das aus vier Schiffen bestehende Geschwader lief am 9. April aus dem Hafen von Callao aus, erreichte aber nicht das gesteckte Ziel. Auf Santa Cruz, zu den Queen Charlotte-Inseln gehörend, angelangt, verschied MENDAÑA am 9 Oktober [3]). Als sein Nachfolger und zugleich sein Schwager LORENZO BARRETO [4]) bald darauf, am 2. November, gestorben war, übernahm der erste Pilot, der später viel genannte PEDRO FERNÁNDEZ DE QUIRÓS den Oberbefehl.

Als man auf der Weiterfahrt am 27. November unter 5° S. Anzeichen von Land zu bemerken meinte, gab man sich in ebenso unzutreffender Weise, wie während der ersten

---

1) J. W. VAN HILLE. Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aard. Genootsch. (2) XXVIII. Leiden 1906, p. 451.

F. S. A. DE CLERCQ. Rapport over drie reizen naar het Nederlandsche gedeelte van Nieuw-Guinea. Tijdschr. voor Ind. T. L. en Vk. XXXIV. Batavia 1891, p. 123.

P. A. TIELE meint, dass Notan eine Bezeichnung für West-Neu-Guinea ist (Bijdr. tot de T. L. en Vk. (4) IV. 1880, p. 417).

J. ZARAGOZA nimmt an, dass Noton identisch sei mit Uu, das in der Nähe von Gébé (im Text Jeue genannt) liegt (Historia del descubrimento III. 1882, p. 28). Ich kann aber einen solchen Sinn nicht herauslesen, denn die Stelle lautet wörtlich: „de aquí se volvieron á una isla que se llama Noton, a donde supo, como en ciertas islas de Nordeste, y cerca de la isla de Jeue, los naturales dellas se alumbran ....."

2) CHRISTOVAL SUAREZ DE FIGUEROA. Hechos de Don Garcia Hurtado de Mendoza, quarte Marques de Cañete. Madrid 1613, lib. VI, p. 238.

PEDRO FERNÁNDEZ DE QUIRÓS. Narrative of the Voyage of the Adelantado Alvaro de Mendaña de Neyra for the Discovery of the Solomon Islands. (Antonio de Morga. The Philippine Islands, translated by E. J. Stanley. London 1868. Hakluyt Soc., p. 65—74).

JUSTO ZARAGOZA. Historia del descubrimiento de las regimes austriales hecho por el general Pedro Fernandez de Quirós. I. Madrid 1876, p. 23—192.

Sir CLEMENTS MARKHAM. The Voyages of Pedro Fernandez de Quiros. 1595—1606. London 1904. Hakluyt Soc., p. 1—157.

JOSEF LORSCHEID. Die von Callao ausgegangenen Entdeckungsfahrten der Spanier in die Südsee. Oberrealschule und Progymnasium zu Rheydt. 36. Jahresbericht 1902, p. 21—32.

CESÁREO FERNÁNDEZ DURO. Relaciones del descubrimiento de las islas de Salomon. Boll. R. Soc. Geografia XLV. Madrid 1903, p. 107—112.

3) Am 18. Oktober nach Angabe von JUSTO ZARAGOZA (l. c. III. 1882, p. 55).

4) GEMELLI CARERI schreibt (Voyage autour du Monde. V. Paris 1719, p. 312, 313), dass Donna Isabella Barzetti [sic!] ihren Gatten Alvaro de Mendoza [sic!] auf der Fahrt begleitet habe und dass dieser auf einer „Isle Noir de la Nouvelle-Guinée" verschieden sei. Die Histoire générale des Voyages (XVI. La Haye 1758, p. 21) treibt es nicht besser, wenn sie erzählt, dass Alvaro de Mendoza im Jahre 1567 Alvaro de Mindana (i. e. Mendaña) begleitet habe und dass auf der im Jahre 1595 unternommenen Fahrt Donna Beatrix, und nicht Donna Isabella ihren Gatten verloren habe.

Zur Richtigstellung möge bemerkt werden, dass die Gemahlin von Mendaña, die Isabel Barreto hiess, wirklich, und zwar sehr zum Nachteile derselben, an der letzten Expedition teilnahm und sogar im darauf folgenden Jahre mit Fernando de Castro in Manila eine neue Ehe einging.

Fahrt, dem Glauben hin, dass dieses Neu-Guinea sei. HEINRICH SCHNEE hat auf Grund einer bei J. Chr. Adelung in diesem Sinne ausgesprochenen Bemerkung [1]) den Schluss gezogen, dass Neu-Mecklenburg in Sicht gekommen sei [2]). Schliesslich gelangte das Geschwader nach Manila, worauf das Hauptschiff am 11. Dezember 1597 in den Hafen von Acapulco einlief.

**Joseph Hall** 1605.

Die Reihe der erdichteten Beschreibungen eröffnet, soweit dabei Neu-Guinea in Betracht kommt, JOSEPH HALL, der sich unter dem Pseudonym MERCURIUS BRITANNICUS verbirgt. Man würde aber dem Bischof von Norwich ein Unrecht zufügen, wollte man ihn damit der Fälschung bezichtigen [3]). Das Werk ist eine Satire auf Sittenzustände der damaligen Zeit, weshalb ein näheres Eingehen auf den Gegenstand untunlich erscheint. Bezeichnend für den Charakter des Werkes ist, dass der Name „Nova Guinea" zu einem Wortspiel herhalten muss, indem dasselbe zu einer Gynia nova oder Viraginia wird [4]), auf welcher folgende Gebiete unterschieden werden: Linguadocia, Rixatia, Ploravia, Risia major & minor, Aphrodysia, Amazonia, Eugynia, à quibus non procul abest insula Hermaphroditica." Einer besonderen Beschreibung wird noch der Stadt „Gynaecopolis" zuteil. Die Karten sind, soweit sie sich auf die neu beschriebenen Ländergebiete beziehen, ebenfalls fingirt.

**Pedro Fernández de Quirós** 1605—1606.

Mit der Teilnahme an der Fahrt von MENDAÑA hatte die Tätigkeit von PEDRO FERNÁNDEZ DE QUIRÓS [5]) keineswegs ihr Ende erreicht, vielmehr war er mit grösster Energie bestrebt eine Fortsetzung derselben zu bewirken. Bald nach seinem Wiedereintreffen in Peru, am 17. April 1598, trat er von Callao aus die Heimfahrt nach Europa an. Über Panama begab er sich zu einem längeren Aufenthalt nach West-Indien, so dass er erst am 25. Februar 1600 im Hafen von Sanlúcar de Barrameda eintraf. Von Spanien aus reiste er — ohne den Hof aufgesucht zu haben — nach Rom, wo ihm durch die Vermittlung des spanischen Gesandten eine Audienz bei dem Papste CLEMENS VII. ausgewirkt wurde. Indem er hier über die neu entdeckten Länder Bericht erstattete, wusste er zugleich den Pontifex, unter Hinweis auf die vielen der Bekehrung harrenden Seelen, für seine Pläne zu gewinnen. Mit ausgezeichneten Empfehlungen versehen, begab sich QUIRÓS nach Spanien zurück, um nunmehr dem Hofe, der damals in Valladolid residirte, seine Aufwartung zu machen. Hier fand er weniger williges Gehör und er musste sich bis zum Jahre 1603 gedulden, ehe PHILIPP III. ihm ein Schreiben an den Vizekönig von Peru, LUIS DE VELASCO, mitgab, das die Auffor-

---

1) Vollständige Geschichte der Seefarthen nach den noch gröstentheils unbekannten Südländern aus dem Französischen des Herrn Präsidenten de Brosse [sic!] übersetzt. I. Halle 1767, p. 171.

2) Bilder aus der Südsee. Berlin 1904, p. 50.

3) Mvndvs alter et idem. Sive Terra Australis antehae semper incognita; longis itineribus peregrini Academici nuperrimè lustrata. Authore Mercvrio Britannico. Vltraiecti. 1643, p. 99—118. Die erste Ausgabe erschien 1605 zu Frankfurt, eine zweite 1607 zu Hanau. Eine Übersetzung von John Healey, u. d. T. The Discovery of a New World, wurde um das Jahr 1608 in London veröffentlicht.

4) In einer Randbemerkung heisst es: „*Guinea nova* describi solet extrema pars orientalis terrae Australis incognitae, proxima regno *Maletur* & *Beach*, hic nos & Guyniam finximus."

5) In seiner Eigenschaft als Portugiese lautet der Name eigentlich Pedro Fernandes de Queiroz. (Sousa Viterbo. Trabalhos Nauticos dos Portuguezes nos seculos XVI e XVII. Memorias da Acad. Real das Sciencias. 2ª. Classe. N. S. VIII, parte I. Lisboa 1900, p. 249).

derung enthielt QUIRÓS zwei Schiffe zur Verfügung zu stellen und diese mit allen erforderlichen Dingen zu versehen. Nachdem QUIRÓS am 6. März 1605 wieder in Callao gelandet war, fand er anfänglich bei dem Vizekönig wenig Gegenliebe, aber schliesslich wusste er es doch zu erreichen, dass dieser drei Schiffe ausrüsten liess, die am 25. Dezember desselben Jahres die Fahrt antraten. Es waren dies die Capitana „San Pedro y San Pablo", deren Kapitän DIEGO DE PRADO Y TOVAR war, die Almiranta „San Pedro", die LUIS VÁEZ DE TORRES führte und endlich die Zabra „Tres REYES", welche von PEDRO BERNAL DE CERMEÑO befehligt wurde [1]).

Vor der Abreise war bestimmt worden, dass zunächst in WSW. bis 30° S. zu segeln sei. Falls hier kein Land angetroffen würde, sei eine Route in nordwestlicher Richtung bis in 10° S. und hierauf in SW. bis 20° S. einzuschlagen. Alsdann solle in NW. bis $10^1/_4$° S. und endlich in W. gesegelt werden, um die Insel Santa Cruz aufzusuchen. Ferner wurden die Kapitäne angewiesen im Falle einer Trennung auf die übrigen Schiffe zu warten, oder, falls sie es vorzögen die Fahrt fortzusetzen, ein Kreuz zu errichten und am Fusse desselben oder an dem eines Baumes eine Flasche mit einem genauen Berichte zu vergraben. Schliesslich sei der Versuch zu machen Neu-Guinea oder die Philippinen zu erreichen.

Nach einer lange währenden Fahrt, auf der an Stelle des erwarteten Südlandes nur einige kleinere Inseln aufgefunden wurden, begann endlich die Schiffsmannschaft zu murren, umsomehr als auch Wassermangel fühlbar zu werden begann. Am 7. April 1606 wurde die Insel Taumako entdeckt [2]). Nachdem am 18. die Fahrt in südöstlicher und später in südwestlicher Richtung fortgesetzt worden war, erreichte das Geschwader am 1. Mai die zu den Neu-Hebriden [3]) gehörende grosse Insel Merena, die Tierra del Espiritu Santo genannt wurde und diesen Namen bis zum heutigen Tage behalten hat [4]). In der grossen Bucht San Felipe y Santiago, an der Nordküste gelegen, wurde am 3. Mai vor Anker gegangen und darauf die Gründung der Kolonie mit der Stiftung des „Orden de Caballeros del Espiritu Santo" eingeleitet. Vom Lande wurde Besitz ergriffen im Namen der heiligen Dreieinigkeit, der katholischen Kirche, des heiligen Franciscus, des heiligen Johannes, des Ordens vom heiligen

---

1) JUAN DE TORQUEMADA. Primera Parte de los veinte i vn libros rituales i Monarchia Indiana. Madrid 1723, lib. 5. cap. 64—69, p. 738—756. [1. Aufl. Sevilla 1615].

LUIS TORRES DE MENDOZA. Coleccion de documentos inéditos, relativos al descubrimiento, conquista y organisacion de las antiguas posesiones. V. Madrid 1866, p. 497—518.

JUSTO ZARAGOZA. Historia del descubrimiento de las regiones austriales hecho por el general Pedro Fernández de Quirós. I. Madrid 1876, p. 224—402.

Sir CLEMENTS MARKHAM. The Voyages of Pedro Fernandez de Quiros 1595—1606. London 1904. Hakluyt Soc., p. 161—310, 323—451.

2) Montercy bei Quirós, Nuestra Señora del Socorro nach anderer Angabe.

3) Dieses ist der Name den James Cook 1774 der Inselgruppe gab. L. A. de Bougainville, der dieselbe 1768 zum erstenmale wieder aufgefunden hatte, nannte sie „Les Grandes Cyclades".

4) Kardinal MORAN hat es sich nicht versagen können die wahrhaft lächerliche Ansicht auszusprechen, Quirós sei der Entdecker des australischen Festlandes, indem er nicht in die Bai San Felipe y Santiago auf Espiritu Santo, sondern in Port Curtis auf Queensland eingelaufen sei. An der lebhaft geführten Diskussion über diese Streitfrage, auf welche näher einzugehen hier nicht der Ort ist, beteiligten sich Theod. F. Bevan, George Gordon, Alexander Sutherland und Wm. Campbell Thomson. (Transact. R. Geogr. Soc. Australasia (Victoria) XVIII. Melbourne 1900, p. 7—20, 31—39, 43—50., XIX. 1901, p. 39—82., XX. 1902, p. 125, Geographical Journal XVI. London 1900, p. 479). Damit aber nicht genug, wurde George Collingridge nach Espiritu Santo gesandt, um eine Untersuchung an Ort und Stelle vorzunehmen, mit dem Resultat, dass sich eine völlige Übereinstimmung mit der Aufnahme von Diego de Prado y Tovar ergab. (Bol. Soc. Geogr. Lisboa XXI. 1903, p. 389—397., Boll. R. Soc. Geogr. Madrid. XLVI. 1904, p. 390—394., Geogr. Journal XX. London, 1902, p. 201—207).

Geiste und — zu guter Letzt — auch noch im Namen des Königs von Spanien. Auch zur Gründung einer Stadt Nueva Hierusalem sollte geschritten werden. All dieser Bombast war jedoch nicht imstande die unzufriedenen Gemüter zu beschwichtigen, die sich von der Fahrt etwas ganz anderes vorgestellt hatten, und denen es nur zu bald klar wurde, dass von den in armseligen Hütten hausenden Eingeborenen nicht die geträumten unermesslichen Reichtümer zu holen waren. Am 11. Juni verliess QUIRÓS heimlich des nachts auf dem „San Pedro y San Pablo" die Bucht, um nach Amerika zurückzukehren. Nachdem das Schiff am 21. Oktober im Hafen von La Navidad (19° 10′ N.) eingetroffen war und am 23. denjenigen von Acapulco aufgesucht hatte, reiste QUIRÓS nach Spanien, wo er am 9. October 1607 in Madrid eintraf und in pomphafter Form von seinen Entdeckungen Kunde gab, die auch in mehreren Sprachen Verbreitung fanden [1]). Aus dem nebenstehenden Kärtchen (fig. 9) ist zu ersehen, wie QUIRÓS dieselben auffasste [2]).

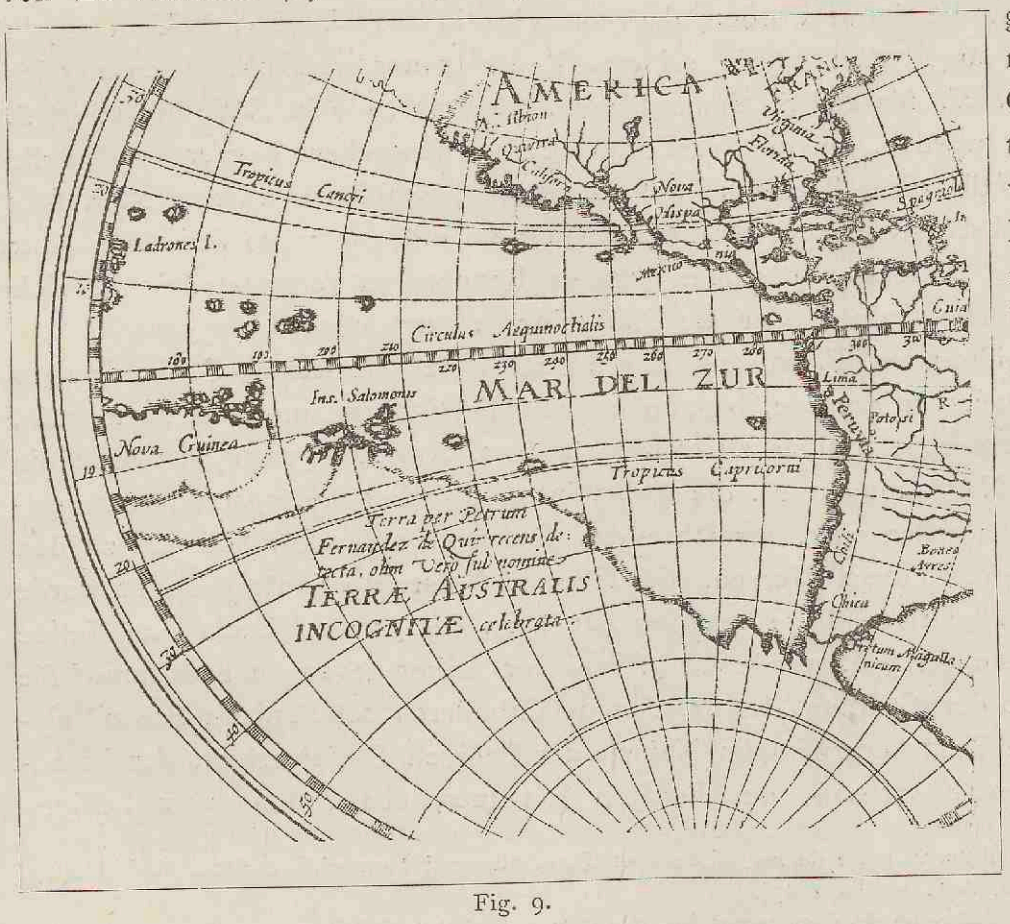



Fig. 9.

Über die Motive, welche ihn veranlassten seine Gefährten auf Espiritu Santo im Stiche zu lassen, ist man sich nicht im Reinen. Seiner unersättlichen Eitelkeit hätte er auch dann zu fröhnen vermocht, wenn die Schiffe gemeinschaftlich heimgekehrt wären. Es scheint mir denn auch geringem Zweifel zu unterliegen, dass seine Rückkehr keine freiwillige gewesen ist, denn in einem Schreiben aus Goa, vom 24. Dezember 1613, teilt der Kapitän DIEGO DE PRADO Y TOVAR dem Könige mit, dass er auf die Almiranta wegen der auf der Capitana beabsichtigten Meuterei übergegangen sei [3]). Allerdings sagten die mitgegangenen Franziskaner aus,

1) Einen wörtlichen Abdruck der erhalten gebliebenen Memoriale giebt J. ZARAGOZA (l. c. II, p. 191—406), Übersetzung derselben von Sir Clemens Markham (l. c. pag. 477—510).

2) Verhael van seker Memoriael . . . bij den Capitein Pedro Fernandez de Quir. (Beschryvinghe Van der Samoyeden Landt in Tartarien. t'Amsterdam by Hessel Gerritsz 1612. Neudruck u. d. T. Detectio Freti Hudsoni or Hessel Gerritsz's Collection of Tracts. Amsterdam 1878).

3) ANTONIO DE MORGA. The Philippine Islands. London 1868. Hakluyt Soc., p. 402. Noch weit kräftiger drückt PRADO sich in seiner Eingabe vom 25. September 1613 aus: „y que entienda V. M. que todo lo que dice Pedro Fernandez de Quiros, es mentira y falsedad . . . . Y no dé V. M. crédito á un hombre, que sufrió en su nao un motin tal cual hizieron sus marineros, habiendo sido avisado; y así, le trataron como quien es, que basta ser de la Ruanova de Lisboa [„que era el punto de reunion de gente aventurera y tratantes de mala ley", Zaragoza l. c. III. 1882, p. 78], *in cujus ore*, no hay sino embuste, mentira y deslealtad. (L. T. de Mendoza. Coleccion . . . . V. Madrid 1866, p. 517, 518).

dass QUIRÓS den Befehlen des Königs nicht nachgekommen und gegen den Willen aller Übrigen den Befehl zur Umkehr gegeben habe. Sie behaupteten ferner in ganz unzutreffender Weise, dass das neu entdeckte Land Neu-Guinea sei, welches bereits 40 Jahre zuvor aufgefunden und von Vielen gesehen worden sei [1]). Nur einen Fürsprecher sollte QUIRÓS finden [2]) und dieser nannte sich ALEXANDER DALRYMPLE. „The *discovery* of the southern continent, *whenever* and by *whomever* it may be completely effected, is in *justice* due to his *immortal* name" [3]) Der Hass bleibt immer der schlechteste Ratgeber. Die erwähnten Zeilen verfolgten keinen anderen Zweck, als James Cook, der an seiner Statt dazu ausersehen worden war die „Endeavour" zu führen, herabzusetzen. Denn während sonst noch bis nach Mitte des 18. Jahrhunderts Espiritu Santo als ein Teil des Südlandes angesehen wurde, wie dies beispiels-

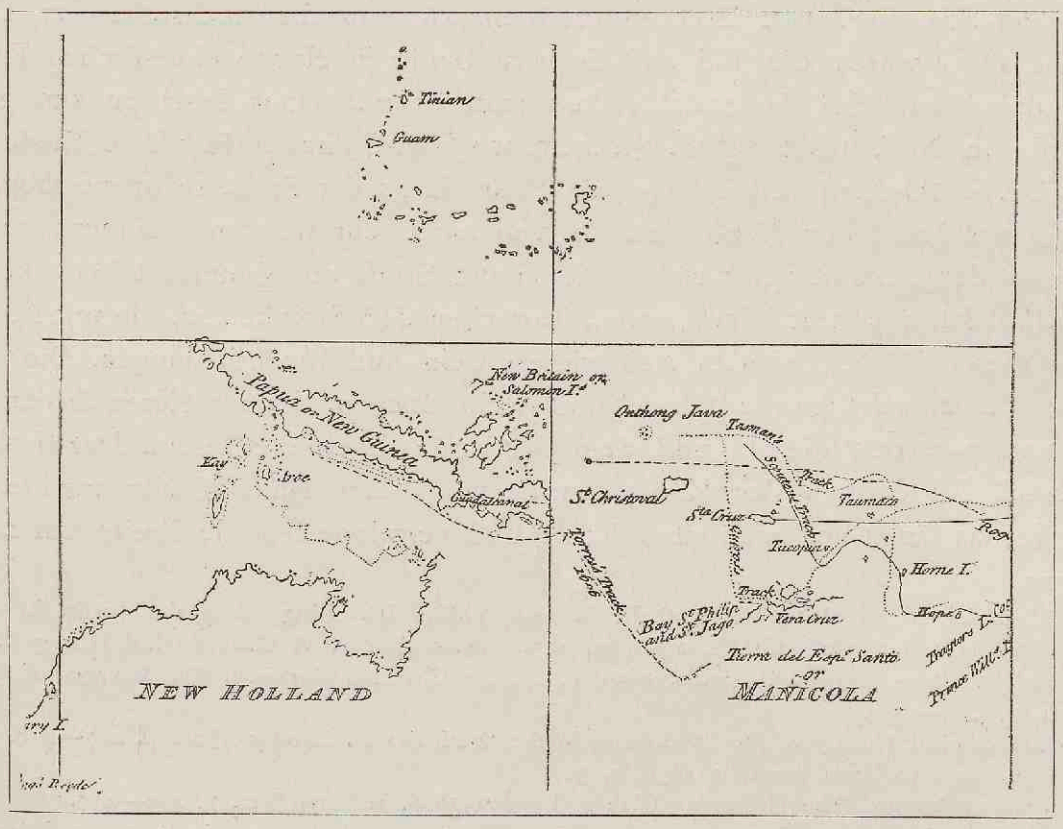



Fig. 10.

weise die Karte J. N. BELLIN erweist [4]), ist es gerade DALRYMPLE gewesen, der dartat, dass dieses nicht der Fall war.

**Luis Váez de Torres** 1606.

Wir wenden uns nunmehr der Lösung unserer eigentlichen Aufgabe zu, nämlich die Taten der in der Bai San Felipe y Santiago zurückgelassenen Schiffe zu schildern, deren

---

1) Memorial dado á S. M. por D. FERNANDO DE CASTRO contra el capitan PEDRO FERNANDEZ DE QUIRÓS en el año 1608. (L. T. de Mendoza. Colleccion l. c. pag. 514., Justo Zaragoza l. c. II. 1880, p. 212—215).

2) Es soll dabei nicht verschwiegen werden, dass Sir Clements Markham sich in einem Quirós günstigen Sinne ausgesprochen hat.

3) An Historical Collection of the several Voyages I. London 1770, p. 95.

4) Carte Réduite des Terres Australes 1753. Histoire générale des Voyages XVI. La Haye 1758, bei pag. 1., Historische Beschryving der Reizen XVIII. Amsterdam 1759, bei pag. 289.

Befehl LUIS VÁEZ DE TORREZ alsbald übernommen hatte. Bedauerlicher Weise fliessen die Quellen über dieselben sehr spärlich, zumal auch die Journale nicht erhalten geblieben sind. Noch beklagenswerter erscheint aber der Umstand, dass die wichtigen Resultate der Menschheit so lange vorenthalten blieben. Die eigentlich authentische Nachricht, welche wir über diese Fahrt besitzen, stellt der von TORRES an den König gerichtete Brief aus Manila vom 12. Juli 1607 dar, welchem JUAN LUIS ARIAS einige Einzelheiten entnahm [1]). Das Schreiben selbst wurde aber erst 1806 in der von A. DALRYMPLE besorgten Übersetzung von JAMES BURNEY [2]) und später nochmals von R. H. MAJOR zum Abdruck gebracht [3]). Eine neue Übersetzung veranstaltete E. J. STANLEY [4]). Das Original wurde endlich im Jahre 1878 von J. ZARAGOZA veröffentlicht [5]).

Aus dem Schreiben von TORRES erfahren wir nun die nachstehenden Einzelheiten: Am 26. Juni 1606 wurde die Bai auf Espiritu Santo in einer südwestlichen Richtung verlassen und dabei zunächst festgestellt, dass man es mit einer Insel zu tun gehabt habe. Hierauf wurde in NW. bis $11^1/_2°$ S. gesegelt, wo Neu-Guinea anfing. Die Küste verlief hier N. z. W. — E. z. S. Alsdann setzte man die Fahrt längs der Südseite in westlicher Richtung fort [6]). „Das ganze Land von Neu-Guinea ist von nicht sehr weissen Indianern bevölkert, die, mit Ausnahme der Schamteile, welche mit einem Stoffe aus Baumbast bedeckt sind, nackt einhergehen. Sie kämpfen mit Wurfspeeren, Tartschen und Steinkeulen, die mit Federn verziert sind. Längs dieser Küste befinden sich viele Inseln und Niederlassungen. Die ganze Küste besitzt viele Häfen, sehr grosse Flüsse und viele Ebenen. Ausser diesen Inseln ist ein Riff vorhanden und zwischen diesem und dem Festlande liegen die Inseln. Dazwischen befindet sich ein Kanal. Im Namen des Königs wurde von diesen Häfen Besitz ergriffen..... Wir fuhren 300 leguas längs der erwähnten Küste und verminderten die Breite um $2^1/_2°$, so dass

---

1) A Memorial addressed to His Catholic Majesty Philip III. King of Spain. [gedruckt Madrid 1640]. (A. Dalrymple. An Historical Collection I. 1770, p. 143., James Burney. A Chronological History I. 1803. p. 300., R. H. Major. Early Voyages to Terra Australis. 1859, p. 17., Sir Clements Markham. The Voyages of Pedro Fernandez de Quiros. 1904, p. 517—536).

2) A Chronological History of the Discoveries in the South Sea II. London 1806, p. 467—478.

3) Early Voyages to Terra Australis 1859, p. 31.

4) ANTONIO DE MORGA. The Philippine Islands. London 1868. Hakluyt Soc., p. 410—417.

5) Descubrimientos de los Españoles en el Mar del Zur y en las costas de la Nueva Guinea. Boletin Soc. Geogr. Madrid. IV. 1878, p. 20—22., Markham l. c. pag. 455—466. Zu der Behauptung von Major (l. c. pag. XXV), dass die Dalrymple'sche Übersetzung nach einem, bei Gelegenheit der Eroberung von Manila durch die Engländer, im Jahre 1762 erbeuteten Exemplar angefertigt worden sei, hat E. T. Hamy einige sehr zutreffende Bemerkungen gemacht (Commentaires sur quelques cartes anciennes de la Nouvelle-Guinée. Bull. Soc. Géogr. (6) XIV. Paris 1877, p. 478. Anm. 1). Dieser Forscher weist darauf hin, dass Dalrymple dieser angeblichen Tatsache in seinem Werke vom Jahre 1770 nicht allein mit keinem Worte gedenkt, sondern im Gegenteil, die Existenz des Berichtes aus zwei Quellen nachweisend, erklärt, dass er sich denselben nicht zu verschaffen vermocht habe. Es geht dies auch aus seiner oben (Fig. 10) wieder abgedruckten Karte hervor. Selbst 1782 wird noch das Zugeständnis gemacht, dass man den „nautical account" von Torres nicht kenne (A Memoir concerning the Passages to and from China. London 1782 June, p. 6). Ich halte es überhaupt für unwahrscheinlich, dass im Archiv von Manila sich eine Abschrift vorgefunden hat, ganz abgesehen davon, dass von einer Plünderung desselben durch die Engländer nirgends die Rede ist. Denn Torres vertraute seinen Brief etwa nicht dem Gouverneur der Philippinen, sondern dem Franziskaner Juan de Merlo an, der denselben auch nach Spanien brachte, wo er am 22. Juni 1608 übergeben wurde. Wie in so manchen anderen Fällen, wird Dalrymple auch in diesem alle Ursache gehabt haben, die Quelle, aus der er geschöpft hatte, zu verheimlichen. Bemerkenswert ist endlich noch, dass das bewusste Schriftstück sich nicht in seinem Nachlasse vorgefunden hat.

6) DIEGO DE TOVAR Y PRADO schreibt unter dem 24. Dezember 1613, dass die Insel, längs der sie gesegelt seien, eine Küstenlänge von 680 leguas besitze und dass man ihr den Namen La Magna Margarita gegeben habe. (J. Zaragoza. Historia del descubrimiento de las regiones austriales II. 1880, p. 187, 189., III. 1882, p. 23).

wir in 9° S. gelangten. Von hier aus segelten wir über eine Bank von 3—9 Faden, welche sich längs der Küste über 180 leguas weit ausdehnt. Wir gingen über dieselbe bis unter $7^1/_2$°, ihr Ende erreicht sie unter 5° S. Der starken Strömung und der vielen Untiefen wegen, vermochten wir nicht weiter zu segeln, so dass wir gezwungen wurden in SW. bis 11° zu fahren. Überall fand sich ein Archipel von unzähligen Inseln, die wir passirten und am Ende des 11° wurde die Bank seicht. Hier fanden sich sehr grosse Inseln, von denen noch mehrere in südlicher Richtung zu gewahren waren. Dieselben sind von einem wohlbeleibten und nackten Volke bewohnt. Die Waffen waren Lanzen, Pfeile und roh bearbeitete Steinkeulen. Es war unmöglich einige von diesen Waffen zu erlangen. Wir fingen in diesem Lande 20 Angehörige der verschiedenen Völker, die uns in den Stand setzen sollen Ew. Majestät einen eingehenden Bericht zu erstatten. Sie erzählen viel von anderen Völkern, obwohl sie bis jetzt nicht sehr gut zu verstehen sind. Wir liefen zwei Monate lang über diese Bank [1]). Am Ende derselben befanden wir uns in 5° S. mit 25 Faden Tiefe und 10 leguas von der Küste entfernt. Nach Zurücklegung von 480 leguas wendet sich die Küste nach NE. Ich erreichte dieselbe jedoch nicht, da die Bank sehr untief wurde. Auf diese Weise wandten wir uns nordwärts, worauf wir mit 25 Faden bis 4° N. an eine Küste kamen, die ungefähr in der Richtung Ost-West lag. Das östliche Ende derselben beobachteten wir nicht, aber sie scheint doch mit der anderen zusammenzuhängen.... Das Land ist von Schwarzen bewohnt, die von allen übrigen abweichen. Sie verzieren sich besser und gebrauchen Pfeile, Wurfspiesse und grosse Schilde, sowie Stäbe von mit Kalk gefüllten Bambus, die ausgeschleudert werden, um die Feinde blind zu machen [2]). Endlich segelten wir in WNW. längs der Küste, an der wir stets die gleiche Bevölkerung antrafen, als wir an vielen Stellen landeten. Auch nahmen wir davon Besitz im Namen Ew. Majestät. In diesem Lande fanden wir Eisen, chinesische Glocken und andere Dinge, aus denen wir ersehen konnten, dass wir uns in der Nähe der Molukken befanden und auf diese Weise fuhren wir ungefähr 130 leguas längs der Küste, worauf dieselbe, 50 leguas von den Molukken entfernt, ihr Ende erreicht..... Hier fanden wir Mohammedaner, die bekleidet waren, sowie Feuerwaffen und Schwerter besassen. Sie verkauften Geflügel, Ziegen, Früchte und etwas Pfeffer, sowie Zwieback, den sie Sago nannten und der sich über 20 Jahre lang hält [3]). Wir kauften nur wenig, da sie Zeuge verlangten, die wir nicht besassen. Diese

1) In der Abschrift eines Briefes von TORRES an QUIRÓS, den Zaragoza (l. c. II, p. 296—298) reproduzirt, kommt noch der folgende, in dem ausführlichen Bericht nicht enthaltene Satz vor: „Dice que bolvió á dar en la misma costa de 7 grados y medio, y que esta costa se va corriendo al Nordeste, haciendo un gran rinconada llamada Cambaru." Es will dies besagen, dass Torres von dem Kap Valsch in nordöstlicher Richtung längs der Prins Frederik Hendrik-Insel fuhr.

2) Dieses Ausschleudern von feinem Kalkstaub aus Bambusköchern, wodurch Rauchwolken erzeugt werden — augenscheinlich ein Beschwörungsmittel — ist bis zum heutigen Tage bei den Eingeborenen der Südwestküste beobachtet worden. 1770 wurde dies von James Cook bemerkt (John Hawkesworth. An Account of the Voyages III. London 1773, p. 656), 1826 von D. H. Kolff (Reis door den weinig bekenden zuidelijken Molukschen Archipel 1828, p. 354), 1828 von der Triton-Expedition (J. Modera. Verhaal van eene reize naar en langs de Zuidwestkust van Nieuw-Guinea. Haarlem 1830, p. 52, Salomon Müller. Reizen en Onderzoekingen in den Indischen Archipel I. Amsterdam 1857, p. 84, 85), 1906 von J. H. Hondius van Herwerden (Een verkenningsreis der Zuidwestkust van Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXIII. 1906, p. 932), 1907 von H. A. Lorentz. (Maatschappij ter bevordering van het Natuurk. Onderzoek der Nederlandsche Koloniën. Bulletin N°. 53, p. 4). W. Joest hatte diese Köcher für Tabakspfeifen angesehen (Waffe, Signalrohr oder Tabakspfeife? Internat. Archiv f. Ethnogr. I. Leiden 1888, p. 176—184).

3) Diese Sagokuchen werden auch heutigentags noch im westlichen Teile von Neu-Guinea, sowie auf den Papuanischen Inseln, in grossen Mengen hergestellt. Wie A. R. Wallace mitteilt, liefert eine Sagopalme 1800 solcher Kuchen, von denen 5 Stück für einen Mann per Tag genügen. (On the Trade of the Eastern Archipelago with New Guinea and its Islands. Report 32th Meeting Brit. Assoc. Adv. of Sc. 1862. Transact. Sect. p. 148).

Mohren teilten uns Neuigkeiten aus den Molukken mit und erzählten uns von holländischen Schiffen. In diese Gegenden war noch keines gelangt, obgleich sie sagten, dass in diesem Lande Gold [1]) und andere gute Sachen, wie Pfeffer und Muskatnuss, zu haben seien. Von dort bis zu den Molukken kommen nur Inseln vor, im südlichen Teile, der mit Amboina und Banda zusammenhängt, treiben die Holländer Handel. Wir gelangten nach den Batjan-Inseln, wo wir einen Theatinermönch mit etwa 100 Christen im Lande eines mohammedanischen Königs antrafen [2]), der uns freundlich aufnahm und uns bat einige der zu Ternate gehörenden, aber von aufständischen Mohammedanern bewohnten Inseln zu unterwerfen. Ich sandte zu dem Maestro del campo in Ternate, JUAN DE ESQUIVEL, mit der Anfrage ob es geraten sei dem Könige von Batjan Hülfe zu leisten, worauf dieser antwortete, dass damit Ew. Majestät ein grosser Dienst erwiesen würde. Ich bekriegte daher die Insel [3]) mit 40 Spaniern und 400

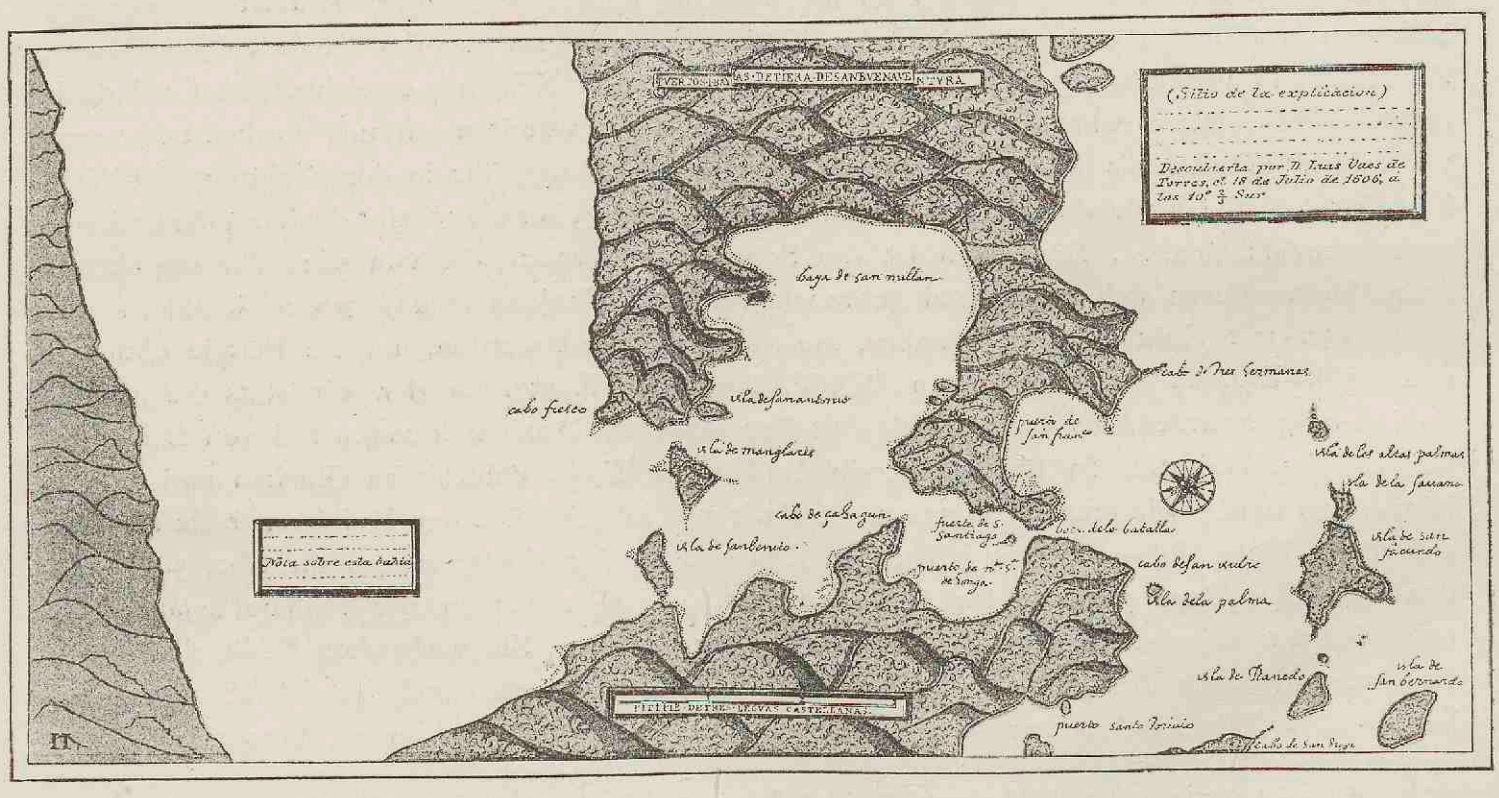



Fig. 11.

Mohren des Königs von Batjan und gelang es mir nach nur 4 Tagen das Fort zu erobern, von dem ich im Namen Ew. Majestät Besitz nahm.... Darauf segelte ich nach dem von jener Insel 12 leguas entfernten Ternate.... Von dort fuhr ich nach der Stadt Manila ab...", wo TORRES im Mai 1607 eintraf.

---

1) Am 9. September 1622 schreibt HERMAN VAN SPEULT dem Generalgouverneur Jan Pietersz. Coen, er habe vor einigen Monaten von einem „moorschen paap" gehört, dass ungefähr 50 Meilen im Norden der Kei- und Aru-Inseln ein Eiland läge, auf der Gold vorkäme. Coen antwortete unter dem 28. Oktober: „'t kan wel zijn, maar weinig geloof mogen hem geven". (L. C. D. van Dijk. Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief I. Amsterdam 1859, p. 1, 7). Derartige Berichte haben niemals eine Bestätigung gefunden.

2) FERNÃO GUERREIRA übertreibt daher sehr, wenn er behauptet, dass Labuha, der Hauptort von Batjan, gänzlich von Christen bewohnt sei. (Indianische Relation / Was sich im Königreiche Pegu / Bengala, Biznaga vnd etlich anderen Ländern ... von 1604 und etlichen folgenden Jahren ... zugetragen. Augspurg 1611, p. 89, 91).

3) Gemeint ist die Insel Makjan.

Hinsichtlich des eingeschlagenen Weges sind verschiedene Ansichten laut geworden, von denen die des ARIAS bereits mitgeteilt wurde. R. H. MAJOR meinte, dass Torres erst im August 1606 an eine unter $11^1/_2°$ S. befindliche Küste gelangt sei, die er als den Anfang von Neu-Guinea bezeichnet habe, in Wirklichkeit aber dem von Bougainville aufgefundenen Louisiade-Archipel entspräche. Ferner erachtet es MAJOR als ausser allem Zweifel stehend, dass die grossen Inseln, welche TORRES später unter 11° S. bemerkt hatte, die Hügel von Kap York darstellen [1]).

Infolge der von FRANCISCO COELLO veröffentlichten Aufnahmen von DIEGO DE PRADO Y TOVAR, die mit genauen Datumsangaben versehen sind, befinden wir uns in der Lage die von TORRES eingeschlagene Route mit grösserer Genauigkeit, als dies bisher möglich war,

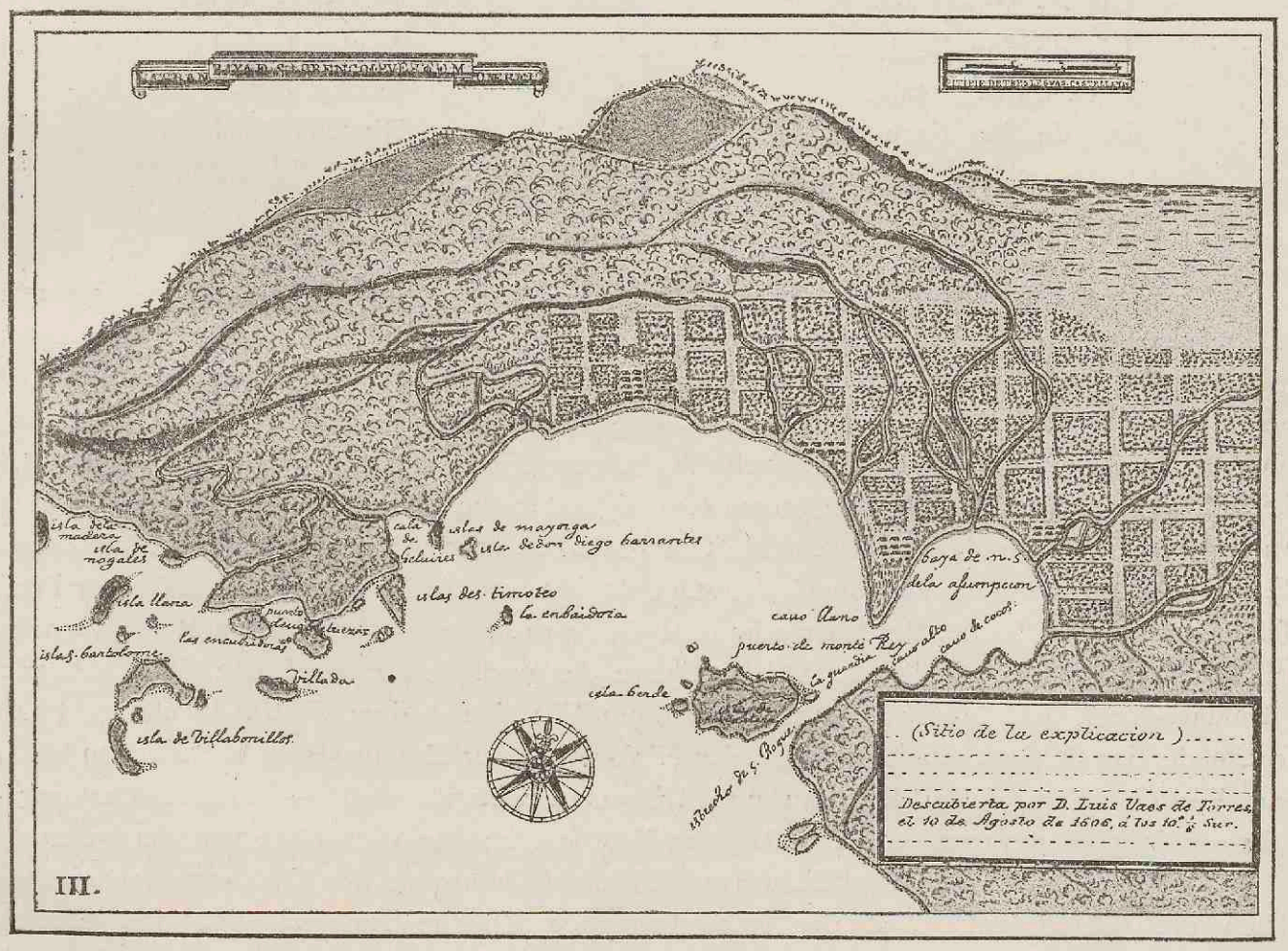



Fig. 12.

festzustellen [2]). Denselben ist zunächst zu entnehmen, dass am 18. Juli die „Puertas y bayas de tierra de Sambuenaventura" erreicht wurde (Fig. 11), und COELLO hat ganz richtig

---

1) Early Voyages to Terra Australis. London. 1859, Hakluyt Soc. p. LXXIV, LXXV.

2) Nota sobre los Planos de las Bahias descubiertas, el año de 1606, en las Islas del Espiritu Santo y de Nueva Guinea. Boletin Soc. Geogr. IV. Madrid 1878. p. 67—86. E. T. Hamy war zuerst in den Besitz von Kopien dieser im Archiv von Simancas aufgefundenen Karten gelangt. Er charakterisirt das von Coello ihm gegenüber geübte Verfahren dahin: „dénonçant en même temps avec un cynisme qu'excuse seul, dans une certaine mesure, le *chauvinisme* dont il a donné d'autres preuves, mes projets d'édition qu'il fallait devancer *con toda urgencia*." (Luis Vaës de Torres et Diëgo de Prado y Tovar. Bull. de Géogr. hist. et descript. Année 1907. Paris, p. 50, 51).

herausgefunden, dass dieselben mit den von JOHN MORESBY am 19. und 27. April 1873 aufgefundenen Milne- und Jenkins-Buchten identisch sind [1]). Die Insel Buenaventura erhielt den Namen Basilisk Island.

SIR CLEMENTS R. MARKHAM identifizirt die übrigen Bezeichnungen folgendermaassen [2]):

| Prado | Moresby |
|---|---|
| Baya de San Millan | Jenkins Bay |
| Isla de San Antonio | West Island |
| Cabo Fresco | Challis Head |
| Isla de Manglares | Didymus Island |
| Isla de San Benito | Paples Island |
| Boca de la Batalla | Rocky Pass |
| Isla de San Facunda | Blanchard Island |
| Cabo de San Diego | Heath Island |
| Puerto Santo Torivio | Strait of China. |

Nach dem Verlassen des Ankerplatzes muss TORRES durch die China-Strasse ausgelaufen sein und darauf die Südostspitze von Neu-Guinea umschifft haben. Denn am 10. August finden wir ihn in der „Gran Baya de San Lorenço y Puerto de Montercy", der Orangerie-Bai von L. A. DE BOUGAINVILLE entsprechend [3]), wie Coello gleichfalls herausgefunden hat. Vergleichen wir die Prado'sche Aufnahme (Fig. 12) mit den heutigen Karten [4]), so stellt sich heraus, dass dieselbe auf grosse Genauigkeit keinen Anspruch erheben darf. Die der Gran Baya de San Lorenço entsprechende Orangerie-Bai ist in Wirklichkeit flacher. Die Baya de N. S. de la Asumpcion wurde von G. LOVERA DI MARIA wieder entdeckt und Vettor Pisani-Hafen getauft [5]), ein Name, der aber sehr bald durch die Bezeichnung Mullen-Hafen verdrängt worden ist [6]). Cavo llano stellt die Debana-Spitze dar und die Isla de Santa Clara entspricht der Dufaure-Insel. Die Meerenge zwischen diesem Eiland und dem Festlande nannte PRADO Estrecho de San Roque. Auch die nahe der NW.-Spitze der Dufaure-Insel befindlichen kleinen Inseln Tantan Wata, Ulini Bau-Bau und Gaigainua Getigeti sind — ohne Benennung — ziemlich richtig eingetragen worden. Dagegen liegt die an der Westküste von der genannten Insel eingetragene Isla Verde = Delani in Wirklichkeit unweit der Südwestspitze und sind zugleich die beiden kleinen, in der Nähe liegenden Eilande Nawarakadina und Hatuaina übersehen worden. Der westliche Teil der Orangerie-Bai ist weit fehlerhafter ausgefallen. La Embaidora dürfte der Insel Imsa und die Isla de Don Diego Barrantes der Insel Baibara entsprechen. Die Islas de Mayorga existiren dagegen nicht. Die Cala de Gelvires entspricht

---

1) JOHN MORESBY. New Guinea and Polynesia. Discoveries and Surveys.... London 1876, p. 205.

2) The Voyages of PEDRO FERNANDEZ DE QUIROS II. London 1904. Hakluyt Soc., p. 472.

3) Voyage autour du Monde par la frégate La Boudeuse et la flûte L'Étoile en 1766, 1767 et 1769. Paris 1771, p. 259.

4) Mugula (Dufaure Island) and adjoining District. Annual Report British New Guinea 1890—91. Brisbane 1892 Map N°. 10., South-East Coast from Cloudy Bay to Mugula, l. c. Map N°. 12.

5) Dall' Italia alla Nuova Guinea.... Viaggio della Corvetta „Vettor Pisani" Roma 1873. (Cosmos di Guido Cora IV. Torino 1877, p. 179—180).

6) Pauro (Pouro) der Eingeborenen.

der Bucht, in deren Hintergrunde das Dorf Gobubu liegt. Mit den Islas de Timoleo ist wohl der Vorsprung, der die Nobonoka-Bucht (Glasgow-Hafen) im Osten begrenzt, gemeint. Der Puerto Devalebetuezar ist mit der Losa- (Millport-) Bucht identisch. Die Inseln, welche dieselbe im Osten und Westen abschliessen, bestehen nicht, es sind dies in Wirklichkeit gebirgige Halbinseln. Es ist ferner die Isla Villada mit Eunaro oder Euna, die Isla de Villabonillas mit Koi-Koi, die grösste der Islas Bartolome mit Mairu, die Isla Llana mit Laraoro, die Isla de Madera mit Ainioro und endlich die Isla de Nogales mit Mainioro identisch.

Von der Orangerie-Bai setzte TORRES die Fahrt in nordwestlicher Richtung und zwar,

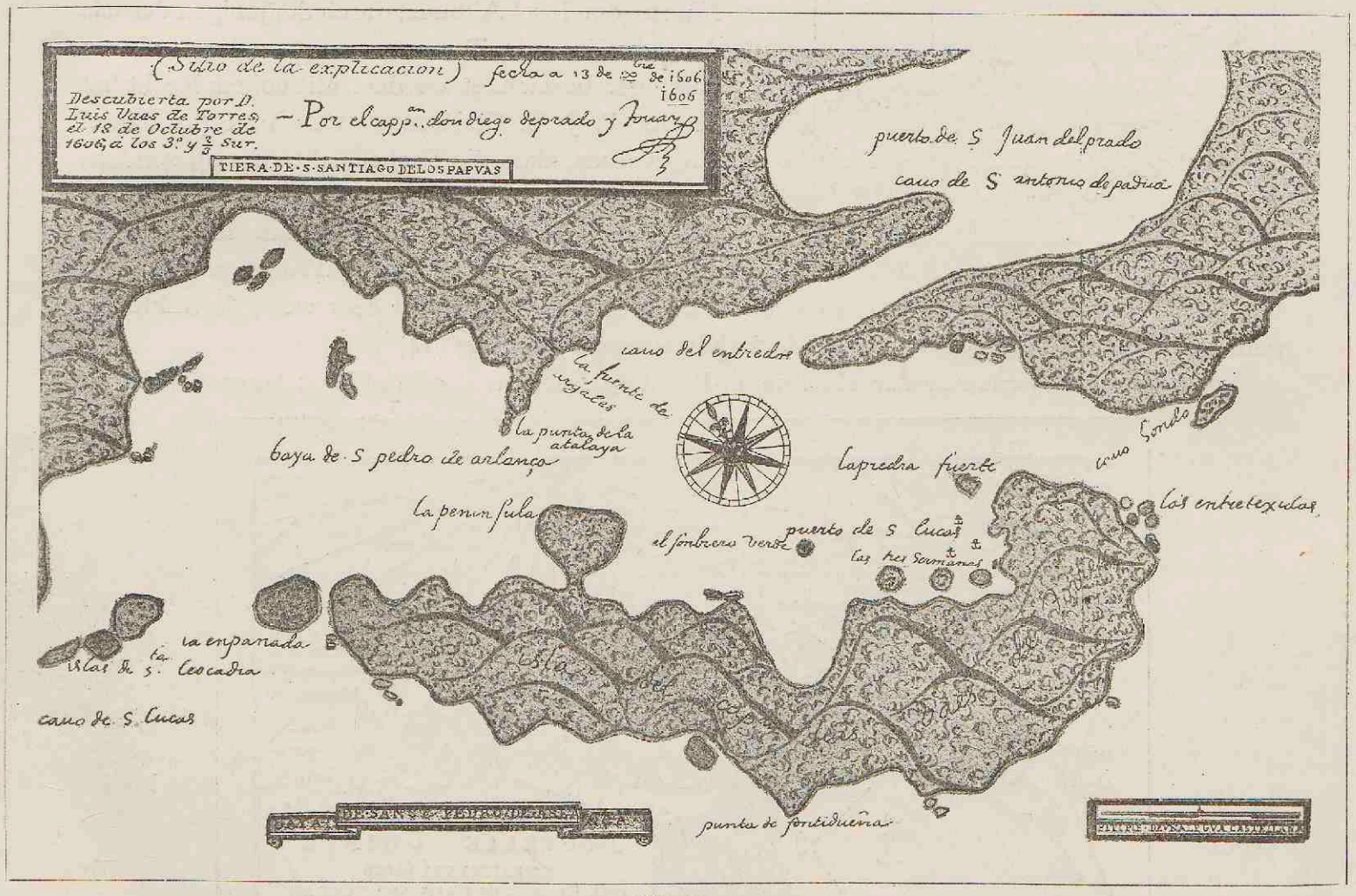



Fig. 13.

wie er sagt, bis in $7^1/_2°$ S. fort. Es weist diese Angabe auf eine mangelhafte Breitenbestimmung hin, denn der Papua-Golf erreicht bereits unter 7°45′ S. sein Ende. Von der vermuteten Ausdehnung bis zu 5° S. kann also nicht die Rede sein. Nachdem ein südwestlicher Kurs eingeschlagen und auf diese Weise die Torres-Strasse durchfahren worden war, wurden in 11° S. die Prince of Wales-Inseln erreicht, wobei es als durchaus nicht ausgeschlossen gelten kann, dass der nördlichste Teil von Neu-Holland gesichtet wurde [1]). Die hierauf in NW.-Richtung zurückgelegten 480 leguas (2786 km.) bedeuten eine Übertreibung, da die Entfernung

1) Die Darstellung auf der Karte „Routes of Mendana 1595, Quiros 1606, and Torres" in der Ausgabe von Sir Clements Markham ist eine recht flüchtige zu nennen.

bis Kap Valsch nur etwa 560 km. beträgt. Von hier ab wird durchweg dem Lauf der Küste gefolgt und unter 4° S. bei Kap Bohio in die Bucht von Lakahia eingelaufen. Am 18. Oktober wird unter $3^2/_3$° S. die Baya de Sanct Pedro de Arlança mit dem Puerto de San Juan de Prado und der vorliegenden, langgestreckten Isla del Capitan Luis Vaes de Torres, erreicht. Wenn nun Coello meint „no hay la menor dudo", dass der Puerto de San Lucas der Triton-Bai und die Baya de Sanct Pedro de Arlança der Iris-Strasse entspreche, so befindet er sich in einem grossen Irrtum [1]). Sein Vorschlag den einheimischen Namen der Insel Aiduma, durch denjenigen der Isla de Luis Váez de Torres zu ersetzen, muss als ein vorciliger bezeichnet werden. Mit vollem Recht hat bereits P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA darauf hingewiesen, dass die Sache nicht stimmt, sondern dass vielmehr die erwähnte Insel mit Kajumerah identisch sei [2]). Ohne weiteres muss indessen zugegeben werden, dass die Aufnahme von DIEGO DE PRADO Y TOVAR eine sehr wenig korrekte ist, wenn man dieselbe mit den neueren Aufnahmen vergleicht (Fig. 14) [3]).

Fig. 14.

Nach dem Verlassen der Kajumerah-Bucht setzte Torres seine Fahrt längs der Küste

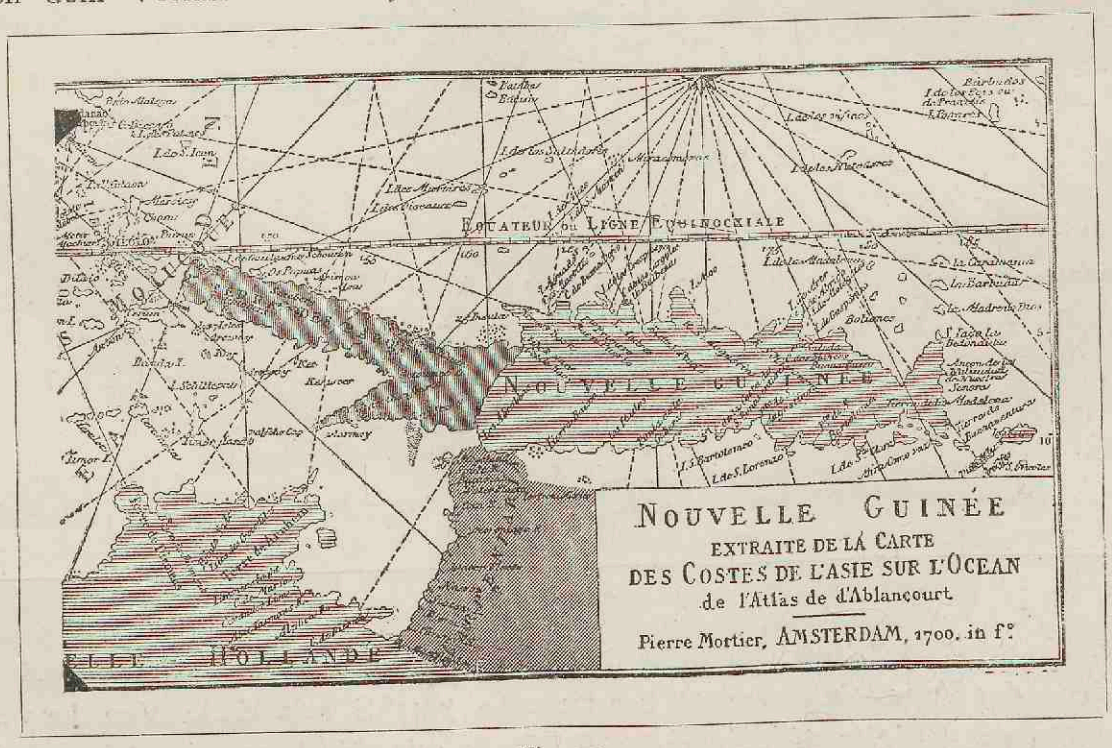



Fig. 15.

fort, bis sie ihr Ende erreichte und dieselbe noch 50 leguas von den Molukken, wofür wir

1) Auch MARKHAM hatte sich dieser Ansicht angeschlossen (l. c. pag. XXVII, 470). E. T. Hamy will neuerdings sogar den Puerto de San Juan del Prado zur Triton-Bai machen. (Bull. de Géogr. hist. et descr. Année 1907, p. 68).

2) Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 352.

3) Vaarwaters en Ankerplaatsen op de Zuidwestkust van Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1903. Ministerie van Marine. Afd. Hydrographie. 271. N°. 5.

Batjan setzen können, entfernt war. Wenn man diesen Abstand zugrunde legt und zugleich den WNW.-Kurs, sowie die von den Bewohnern gegebene Beschreibung und endlich die bei denselben vorgefundenen Produkte berücksichtigt, so kann nur Misol gemeint gewesen sein [1]).

Eine Deutung des von TORRES eingeschlagenen Kurses ist auch von E. J. HAMY auf Grund einer Karte von FRÉMONT D'ABLANCOURT (Fig. 15) [2]) versucht worden. „Je conclus sans hésitation de cette coincidence que c'est au voyage de 1606 que cette carte était destinée à servir d'explication" [3]). Worin besteht nun diese Koinzidenz? Von der Tatsache ausgehend, dass bei den spanischen und portugiesischen Seefahren die Kalenderheiligen zuweilen bei der Namengebung Verwendung fanden, fügte er den Namen auf der Karte jedesmal das dazu gehörende Datum bei. Stellt man die Namen in der Reihenfolge von Ost nach West hintereinander, so ergiebt sich, zunächst, dass diese Koinzidenz in Wirklichkeit gar nicht besteht. Die Reihenfolge ist: Tierra de la Madalena (17. Juli), Tierra de Buenaventura (14. Juli), Isla de Santa Clara (12. August), Puerto de S. Bartolomeo (24. August), Isla de S. Lorenzo (10. August), Isla de Bartolomeo (24. August) [4]), Puerto de San Augustino (28. August), Cabo de la Costa de S. Buenaventura (14. Juli). Noch widerspruchsvoller wird die Sache dadurch, dass wir fast keine dieser Bezeichnungen auf den PRADO'schen Karten antreffen. Er kennt eine „Isla" San Buenaventura, aber keine „Tierra" dieses Namens und zwar dazu noch am 18. Juli. Er kennt ferner wohl eine „Baya", aber keine „Isla" de Santa Clara. Auf dem von TORRES doch ebenfalls besuchten holländischen Anteil von Neu-Guinea, kommen überhaupt keine spanischen Namen vor. Was die Sache noch bedenklicher macht, ist, dass der Verlauf der Südküste und die Breitenbestimmungen auf der Karte der Darstellung von TORRES in keiner Weise entsprechen und sogar die Torres-Strasse durch die Nordspitze von Australien, die mit Neu-Guinea fest verbunden ist, blockirt erscheint. Endlich muss aber darauf hingewiesen werden, was auch HAMY nicht entgangen ist, dass Neu-Guinea in doppelter Darstellung erscheint. In dem westlichen Teile finden wir die Insel nach niederländischen Quellen eingetragen. Die „25 Insulae" an der Nordküste bezeichnen z. B. die Admiralitäts-Inseln. Östlich hiervon beginnt die Insel aufs neue und zwar grösstenteils nach spanischen Quellen. Es folgen das Kap der Guten Hoffnung (!), Struis-Huk, Punta Primera u. s. w. Wir haben es daher mit der Arbeit eines gänzlich ununterrichteten Kartographen zu tun, so dass es geradezu unbegreiflich erscheint, wie HAMY seine Ansicht, nach Veröffentlichung der Aufnahmen von PRADO durch COELLO, noch aufrecht zu erhalten vermochte [5]).

---

1) Genau 100 Jahre später wurden auf Misol noch immer dieselben Artikel eingeführt, welche Torres beschrieb, wie aus den Mitteilungen von Pieter Rooselaar, Gouverneur der Molukken, hervorgeht (P. A. Leupe. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 207). Es waren dies Kain Bali, Kain Kory, Gold, Gongs, ferner Eisen, Glasperlen und Schwerter. Kain Bali und Kain Koré sind bunte Tücher von Bali, bezw. Bima (G. P. Rouffaer en H. H. Juynboll. De Batik-kunst van Nederl. Indië. Haarlem 1904, p. XIX, XXI, XXIV, XXV) und man begreift, weshalb Torres die von ihm mitgebrachten Zeuge nicht an den Mann bringen konnte.

2) Vervolg van den Neptunus of Zee-atlas van de nieuwe Zeekaarten. Amsterdam 1700. Pt. Mortier.

3) Commentaires sur quelques cartes anciennes de la Nouvelle-Guinée pour servir à l'histoire de la découverte de ce pays par les navigateurs espagnols (1528—1606). Bull. Soc. Géogr. (6) XIV. Paris 1877, p. 479.

4) G. ROBERT DE VAUGONDY hat auf seiner Karte dieselbe mit der Fledermaus-Insel identifizirt, was den Anlass gegeben hat, dass dieselbe wiederholt unter dem Namen Bartholomaeus-Insel erscheint. (Carte réduite de l'Australasie, pour servir à la lecture de l'Histoire des Terres Australes ... 1756 in Ch. de Brosses l. c., auch Joh. Chr. Adelung. Vollständige Geschichte der Schiffarthen I. Halle 1767. Taf. IV).

5) Études historiques et géographiques. Paris 1896, p. 227 Anm.

Wenn sonach tatsächlich der von TORRES eingeschlagene Seeweg erst im Anfang des 19. Jahrhunderts bekannt geworden ist und weitere Anhaltspunkte sodann durch die COELLO'schen Veröffentlichung gewonnen wurden, so hat es doch nicht an Mitteilungen gefehlt, die einigermaassen zur Orientirung dienen konnten. Die erste Nachricht über die Fahrt lautet noch ganz unbestimmt. Jacob Speckz schreibt unter dem 26. August 1611 über ein am 14. Juni bei Wormgouw, 18 Meilen von Jeddo entfernt [1]), vor Anker gegangenes spanisches Schiff: „De Castilianen hadden eenige ontdeckinghe gedaen van 't Land van Nova Guinea: maer aen wat zijde ofte hoochte / hebben het zelve niet connen vernemen" [2]). Dagegen schreibt bereits FIGUEROA, dass TORRES 800 leguas längs einer Küste gesegelt sei und mehrere Eingeborene nach den Philippinen mitgebracht habe [3]). An Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lässt erst die Angabe von ARIAS, wenn derselbe erklärt, dass TORRES vom 11° S. ab eine ausgedehnte Küste gesichtet habe und über 600 leguas, dieselbe zur *rechten* Hand lassend, längs derselben gesegelt sei [4]). Diese Mitteilung hat sich aber der Kenntnis zu entziehen gewusst, wie sich aus den Anstrengungen der Niederländer, eine Durchfahrt nach dem Stillen Ozean zu ermitteln, hervorgeht. In der Instruktion des Generalgouverneurs ANTONIO VAN DIEMEN für die erste Fahrt von Tasman heisst es unter dem 13. August 1642: „vervolgende van daer de cust oostwaarts, om t'ontdekken hoe verre die streckt, en off dit ontdeckte Zuydland aen Nova Guinea, omtrent caep Keer-weer, vast is, ofte wel dat er meer canalen ofte doorgangen van den anderen gesepareerd zij" .... ferner: „insonderheyt wel neerstigh en ten rechten besichtigen off tusschen Nova Guinea en t'landt van de Eendracht, namentlyck de aengetogen plaetsen caep Keer-weer, en Willems-rivier geen canalen ofte doorgangen om de zuyt vernemen cont, waeraen seer veel om spoedigh in de Zuydzee te comen gelegen is" [5]). In der Instruktion für die zweite Reise (1644) wird abermals auf die Lösung dieser Frage hingewiesen und TASMAN beauftragt nach dem Kap Valsch unter 8° S. an der Südküste von Neu-Guinea zu segeln und von dort aus längs derselben bis 9° „sendende interim 't quel de Braeck voor 2 en 3 dagen bochtswaerts in om te vernemen off binnen dien grooten inwyck geen doorgangh in de Suytzee is" [6]). In einer Eingabe an die „Staten van Hollandt" aus dem Jahre 1644 heisst es: „De rapporten die by Don Pedro Fernandez de Quier ende den Capiteyn Luis Vaes de Torres / welcke desselve Landen vande 2 totte 15 graden byzuiden ontdeckt hebben / aende Coninck van Spaenien zijn ghedaen / zijn important ende considerabel / alsoo

---

1) Dieser Name kommt auf japanischen Karten nicht vor. Der Ort dürfte an der Stelle zu suchen sein, wo sich Venoshima an der Mündung des Sakaigawa befindet.

2) Begin ende Voortgang van de Vereenigde Nederlandtsche Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie. II. Amsterdam 1646. Reis van Pieter W. Verhoeven, p. 91.

3) Hechos de Don Garcia Hurtado de Mendoza, quarte Marques de Cañete. Madrid 1614, lib. VI, p. 290. In dem Werke desselben Verfassers: Historia y añal relacion de las cosas que hizieron los Padres de la Compañia de Jesvs .... Madrid 1614, p. 135, heisst es dagegen nur: „los vientos los echaron a la de los Papúas; y de alli a Ternate."

4) R. H. MAJOR. Early Voyages to Terra Australis. London 1859. Hakluyt Soc., p. 20.

5) JACOB SWART. Journaal van de reis naar het Zuidland in den jare 1642 door Abel Jansz. Tasman. Amsterdam 1860, p. 40.

6) J. SWART. Instructie of lastbrief voor den Schipper Commandeur Abel Jansz. Tasman in 1644. Verhandel. en Berigten betrekkelijk het Zeewezen IV. Amsterdam 1844, p. 65—90.

P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdragen tot de T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 42.

zy deselve in soo hooghen rijckdom voorstellen / als de beste landen van beide Indien....", von der entdeckten Meerenge aber verlautet kein Wort [1]).

Selbst GEORG EBERHARD RUMPHIUS, der unter seinen Zeitgenossen über diesen Winkel des Erdballes am besten unterrichtete Mann, besass keine Kenntnis von der von TORRES gemachten Entdeckung. Er schrieb 1684: „Südlich vom Kap Falso befindet sich die Trockene Bucht (Drooge bocht), wo, wie man *vermutet*, Neu-Guinea von dem anderen Südlande durch eine in die Südsee gehende Strasse getrennt ist, obwohl unsere Leute sagen, dass sie der Untiefen wegen nicht haben hindurchkommen können, weshalb es noch ungewiss ist, ob sich hier eine Meerenge befindet. Auf den alten portugiesischen Karten findet sich jedoch Neu-Guinea unter dem Namen Ceiram als Insel eingetragen" [2]).

Wenn trotz alledem immer und immer wieder die Behauptung auftaucht, dass die Neu-Guinea und Neu-Holland trennende Meeresengen bereits im 16. Jahrhundert bekannt gewesen seien, indem man sich auf die Darstellungen in alten Atlanten stützt [3]); so ist zu bemerken dass die Vertreter dieser Ansicht die dazu gehörende Legende nicht gelesen haben [4]). Auf der 1569 erschienenen Weltkarte von MERCATOR [4]), auf welcher Neu-Guinea zum erstenmale erscheint, wird ausdrücklich bemerkt: „si modo insula est, nam situe insula an pars continentis australis ignotum adhuc est." Auch auf späteren Karten von MERCATOR, sowie von ABRAHAM ORTELIUS, C. DE JUDAEUS, PETRUS PLANCIUS, JOD. HONDIUS findet sich ein derartiger Vorbehalt. Nur CORNELIUS WYTFLIET hat flüchtig gelesen und dichtet ausserdem hinzu: „Die Terra Australis ist die südlichste aller Länder, und von Neu-Guinea durch eine schmale Meerenge getrennt. Ihre Ufer sind bis jetzt nur wenig bekannt, seit der einen oder anderen Reise ist die Route verlassen worden und selten wird das Land besucht, ausgenommen wenn Seefahrer dorthin durch den Sturm verschlagen werden. Die Terra Australis nimmt 2 oder 3° [sic!] südlich von der Linie ihren Anfang und manchen Ansichten zufolge ist ihre Ausdehnung eine so grosse, dass sie bei genauerer Untersuchung sich als fünfter Erdteil herausstellen wird" [5]). Seit der einen oder anderen Reise! Zwei Hundert Jahre nach vollbrachter Tat hat es gewährt, ehe der Bericht von Torres gedruckt wurde, aber damit noch nicht genug der Schmälerung seines Ruhmes, mussten ältere Schriftsteller dazu herhalten, um ihm sogar das so spät verliehene Lorbeerreis wieder zu entreissen.

---

1) Twee Deductien, Aen-gaende de Vereeninge van d'Oost ende West Indische Compagnien / aen de Ed: Groot Mog: Heeren Staten van Hollandt ende West-Vrieslandt / vande West-Indische Compagnie over-gelevert. 's Gravenhage 1644, p. 20. Remonstrantie ende Consideratien Aengaende de Vereeninghe vande Oost ende West-Indische Compagnien. 's Gravenhage 1644, p. 35.

2) Antwoord en rapport op eenige poincten .... Tijdschr. voor Staatshuishoudk. en Statistick XIII. Zwolle 1856, p. 128. Ein korrekter Abdruck findet sich bereits in dem Werke: Nic. Witsen. Noord- en Oost-Tartarye. 2de druk. 1705, p. 165, eine Übersetzung bei R. H. Major. Early Voyages to Terra Australis. London 1859, p. 91—98.

3) So teilt ISACK DE BRUNE, Gouverneur von Banda, unter dem 16. Mei 1623 dem Generalgouverneur, PIETER DE CARPENTIER, die am 14. zuvor erfolgte Rückkehr der Jacht „Arnhem" mit dem Bemerken mit „hebben niet veel bijsonders uitgerecht want daer sij meenden volgens gegeven caerte een open te vinden, sijn bedrooghen geweest ende alsoo van tgewenschte eijlant versteecken gebleven." (J. E. Heeres. Het Aandeel der Nederlanders in de Ontdekking van Australië. Leiden 1899, p. 47).

4) A. E. PETHERICK. Early Discoveries in Australasia. The Athenaeum 1884. (N°. 2957), p. 827, (N°. 2959), p. 53.
G. COLLINGRIDGE. Première découverte de l'Australie. Bull. Soc. Neuchat. de Géogr. VI. Neuchatel 1891, p. 228.
C. R. BEAZLEY. Globe of 1593. The Geographical Journal. XXIII. London 1904, p. 496—498.

5) Descriptionis Ptolemaicae augmentum, siue Occidentis notitia commentario illustrata. Lovanii 1597, p. 38.

## III.

### DIE FAHRTEN DER NIEDERLÄNDER 1605—1700.

Abgesehen von der letzten Fahrt der Spanier, sind es während des ganzen 17. Jahrhunderts ausschliesslich holländische Schiffe gewesen, deren Kiel nach Neu-Guinea gerichtet gewesen war. Gleich der erste Versuch die Insel näher kennen zu lernen, führte Willem Jansz. zu der Entdeckung der Südwest- und eines Teiles der Südküste, ausserdem aber zu derjenigen des fünften Weltteiles, ohne dass man sich indessen dieser Tatsache bewusst wurde. Ein Jahrzehnt darauf wird Neu-Guinea zum erstenmale von Osten her durch Jacques Le Maire erreicht, bei welcher Gelegenheit der Bismarck-Archipel entdeckt und die Nordküste fast in ihrer ganzen Ausdehnung befahren wurde.

Das Hauptaugenmerk war aber auf die West- und Südwestküste gerichtet, hauptsächlich zu dem Zweck, um Handelsbeziehungen anzuknüpfen. Mit diesen Bestrebungen war zwar eine Erweiterung der Kenntnisse verknüpft, deren Resultate indessen den gehegten Erwartungen nicht entsprachen. Den Höhepunkt erreichten diese Unternehmungen in der Tasman'schen Expedition (1642—3). Der damalige Generalgouverneur Antonio van Diemen war ein Mann, dessen Grundsätze in den Worten gipfelten: „afbreuck van den vijandt, vervolgh ende vergrooting des handels, mitsgaders omme nieuwe landen t'ontdecken." Der nach seinem vorzeitigen, am 19. April 1645 erfolgten Tode, zu seinem Nachfolger berufene Cornelis van der Lijn stellte ein anderes Programm auf, nämlich „proffitabele ende vredige negotie." Im übrigen hoffte er aber „met het excuseren van nieuwe ontdeckingen ende andere noodeloose uijtzettingen in toecomende met vrij cleender equipagie Comps. grooten ommeslagh in India waar tenemen ende uijttevoeren, als tot noch toe gedaen is" [1].

Es darf unter diesen Umständen nicht Wunder nehmen, wenn die weiteren Fahrten nach Neu-Guinea, den in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts unternommenen an Bedeutung wesentlich nachstanden. Immerhin gelang es Nic. Vinck im Jahre 1663 den Mac Cluer-Golf zu entdecken und in seiner ganzen Ausdehnung zu umfahren. Auch die Fahrt von Johannes Keyts im J. 1678 war für die Erweiterung der Kenntnis von der West- und Südwestküste nicht ohne Bedeutung.

1) J. E. Heeres. De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indië. (2) III. 's Gravenhage 1895, p. LXXXII

Am Schluss des Jahrhunderts waren noch gänzlich unerforscht geblieben die Nordwestecke und die ganze Ostküste. Der wiederholt unternommene Versuch die Meerenge zwischen Neu-Guinea und Neu-Holland zu entdecken — was Torres ja bereits, von Osten kommend, geglückt war — misslang. Die Bemühungen mit den Eingeborenen in Handelsbezichungen zu treten, waren durchweg von negativem Erfolge begleitet.

**Willem Jansz.** 1605—1606.

Wir sind den Ereignissen etwas vorausgeeilt. Denn ehe noch QUIRÓS seine, von TORRES fortgesetzte Entdeckungsfahrt angetreten hatte, befand sich ein holländisches Fahrzeug, das von WILLEM JANSZ. geführte, 30 Lasten grosse „Duyfken", auf dem Wege nach Neu-Guinea. Die von der Ostindischen Kompanie angestellten Nachforschungen gehen aber noch etwas weiter zurück. Am 10. April 1602 erhielten der Kapitän WILLEM CORNELISZ. SCHOUTEN und der Oberkaufmann CLAES GAEFF, vor Banda liegend, den Auftrag auf dem „Duyfken" nach Ceram, Keffing, Kilwaru und den benachbarten Inseln zu segeln, um zu erkunden, ob sich auf diesen, mit Aussicht auf Erfolg, Handel treiben liesse, ausserdem aber, ob sie dort „oock kennisse hebben van Nova Guinea off oock vandaer oyt schepen gevaeren, offt van Nova Guinea op Ceram gecomen syn." Unter dem 15. Mai wird hierauf geantwortet, dass von „dat eylant von Nova Guinea geen wissicheyt, dan weeten te seggen dat daer blanck volck woondt aen de suytsyde bewoont met Portugusen, dan noijt geen portugiische schepen vernomen. Sy weeten van haer handelinge noch coopmanschappen niet te seggen" [1]).

Die Auftraggeber hatten sich an die richtige Quelle gewandt, denn gerade die Bewohner der obengenannten Inseln waren es, die seit unvordenklichen Zeiten den Handel mit Neu-Guinea in Händen gehabt haben. Dass sie SCHOUTEN und GAEFF mit ganz falschen Nachrichten heimschickten, beweist zur Genüge, dass sie damals bereits die Konkurrenz der Kompanie fürchteten [2]).

Über etwas bessere Informationen verfügte WOLFERT HARMENSZ., dessen Journal (1601—1603) P. A. LEUPE einige Angaben entnimmt [3]). Es heisst in demselben, dass auf der Insel Papua [4]) sehr gesucht seien Zeuge, wie „Kain Bali, Kain Cory", Gold und Gongs, sowie Eisen und Schwerter, für die man im Tausch Sklaven und das im Überfluss vorkommende Holz „Mossy" (Massoi) „in der Form von Röhrenzimmt" erhalten könne.

Im Dezember 1603 trat das „Duyfken", Kapt. WILLEM JANSZ., als das kleinste Schiff des von STEVEN VAN DER HAGEN befehligten Geschwaders, die Reise nach Indien an. Dasselbe segelte von Bantam, am 25. Januar 1605, mit der Flotte nach Amboina und Banda aus und kehrte im September dorthin wieder zurück [5]).

Was nun die darauf folgende Entdeckungsfahrt dieses Schiffes nach Neu-Guinea und Neu-Holland betrifft, so gilt das ursprüngliche Journal sammt der Karte für verloren. In

---

1) P. A. TIELE. De scheepstocht naar Oost-Indië onder Wolfert Harmensz. (1601—1603). Bijdr. t. de Vaderlandsche Geschiedenis (2) VI. 's Gravenhage 1870, p. 242.

P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea en de Papoesche Eilanden in de 17de en 18de eeuw. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 's Gravenhage 1875, p. 3.

2) Man beachte auch weiter unten die Bemerkungen von Adr. Dortsman.

3) l. c. pag. 195. Siehe auch oben p. 47, Anm. 1. 4) Misol.

5) Jhr. J. K. J. DE JONGE. De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indië. III. 's Gravenhage. 1865, p. 28, 45.

Anbetracht der Wichtigkeit des Gegenstandes ist es durch emsige Nachforschungen, besonders während der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, geglückt über die Hauptergebnisse dieser Reise ins Reine zu kommen. Es war der Oberkaufmann JAN WILLEM VERSCHOOR in Bantam, der den Befehl zum Auslaufen des „Duyfken" erteilte, und JOHN SARIS, der sich damals an dem genannten Orte aufhielt, berichtet darüber: „The eighteenth [November 1605] [1]) heere departed a small Pinasse of the Flemmings, for the discovery of the Land called Nova Guinea which, as it is said, affordeth great Store of Gold..." Und ferner: „The fifteenth of June [2]) [1606] heere arrived Nockhoda Tingall, a Cling-man from Banda, in a Java Juncke, laden with mace and nutmegs, the which he sold heere to the Guserats.... he told me that the Flemmings Pinnace which went upon discovery for Nova Guinny, was returned to Banda, having found the Iland: but in sending their men on shoare to intreate of Trade, there were nine of them killed by the Heathens, which are man-eaters; So they were constrained to returne, finding no good to be done there...." [3]).

Einige weitere Einzelheiten sind der TASMAN im Jahre 1644 mitgegebenen Instruktion zu entnehmen [4]). Es heisst in derselben, dass das „Duyfken" auf seiner Fahrt die Kei- und Aru-Inseln [5]) „en passant" besucht, die unbekannten Süd- und Westküsten von Neu-Guinea in einer Erstreckung von etwa 220 Meilen vom 5° bei $13^3/_4$° S. [6]) entdeckt und lediglich gefunden habe, dass das ganze Land unherbergsam und in einigen Gegenden von wilden, schwarzen und barbarischen Menschen bewohnt sei, die einige Matrosen todtgeschlagen hätten, so dass die wirkliche Beschaffenheit des Landes, und was dort zu holen sei, nicht hätte ermittelt werden können. Infolge des Mangels an Lebensmitteln und an anderen Bedürfnissen sei man gezwungen worden die Entdeckungsfahrt abzubrechen, nachdem der letzte Punkt des erreichten Landes unter dem Namen „Keerweer" (Kehrwieder) [7]) auf der Karte festgelegt worden war.

---

1) 28. November n. St. 2) 25. Juni n. St.

3) Hakluytus Posthumus or Purchas, His Pilgrimes Contayning a History of the World in Sea voyages, & lande-Travells. I. 1625. The Fourth Book, Chapter II, p. 385.

4) ALEXANDER DALRYMPLE. Extract from the Book of Dispatches from Batavia, commencing January 15th 1644, and ending November the 29th following. (Collections concerning Papua. London II, p. 2).

JACOB SWART. Instructie of lastbrief voor den schipper Abel Jansen Tasman, in 1644. Verhandelingen en Berigten betrekkelijk het Zeewezen IV. Amsterdam 1844, p. 65—90.

Jhr. J. K. J. DE JONGE. De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Indië. III. 's Gravenhage 1865, p. 43.

R. H. MAJOR. Early Voyages to Terra Australis. London 1859. Hakluyt Soc., p. 42—58.

P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland. Amsterdam 1868, p. 6.

J. E. HEERES. Het Aandeel der Nederlanders in de Ontdekking van Australië. Leiden 1899, p. 6.

5) Es ist dies die erste verbürgte Nachricht, dass diese Inselgruppen von Europäern besucht wurden.

6) Die sich bei R. H. MAJOR findende Breite von $19^3/_4$° S. muss auf einem Druckfehler beruhen. (The Life of Prince Henry of Portugal. London 1868. Hakluyt Soc., p. 442).

Ein böser Fehler hatte sich in der von F. GÖTZE besorgten Übersetzung des Werkes von Matthew Flinders (Reise nach dem Australlande.... in den Jahren 1801, 1802 und 1803. Weimar 1816) eingeschlichen, indem hier aus der in der Originalausgabe (A Voyage to Terra Australis II. London 1814, p. 129) richtig angebenen Breite, eine solche von 30° 45′ S. (!!) wurde. Ch. Ruelens macht daraus eine Längenbestimmung (130° 45′ E.), ohne im geringsten zu bedenken, dass man in jener Zeit ausserstande war eine solche vorzunehmen (Godinho de Eredia. Malaca, l'Inde méridionale et le Cathay. Bruxelles 1882, p. VII).

7) Dieses Wort hat wiederholt zu Verwirrungen Anlass gegeben, da dasselbe in dreifacher Bedeutung Verwendung gefunden hat. Das erste Keerweer, aber beileibe nicht *Kap* Keerweer, befindet sich in der durch die Prins Frederik Hendrik-Insel gebildeten Ecke bei dem Nordwesteingang der Prinses Marianne-Strasse. Als Jan Carstensz. am 17. März 1623 in diese Ecke gelangte, die ihn zum Umkehren zwang, schrieb er: „Dese plaetse oft het landt..... hebben in de nieuwe gemaecte kaerte den naem gegeven van *Keerweer*, ende dat vermits hem 't landt alhier ZW. ende westelijck is streckende, ende leijt op de hoochte van 7 graden." Dabei wird noch ausdrücklich hervorgehoben, dass dieses das

Von grösstem Werte ist es, dass wenigstens auf der Karte „Indiae Orientalis nova descriptio" von JANSSONIUS, die geographischen Ergebnisse dieser Fahrt, wenn auch nicht vollständig, festgelegt worden sind. Ein Ausschnitt gelangt nebenstehend (Fig. 16) zum Wiederabdruck [1]). Mit Hülfe derselben sind wir imstande den Verlauf der Fahrt mit ziemlicher Genauigkeit festzustellen. Der nördlichste Punkt, an den man zuerst gelangte, liegt an der Sebekör-Bucht. Von hier aus wurde in südöstlicher Richtung längs der Küste gesegelt, die Halbinsel Kumawa, welche den Namen „Nicuw-Zeelandt" erhielt, umfahren und bei dieser Gelegenheit auch die Insel Adi (noch namenlos) bemerkt. In die Karufa-Bai gelangt, gewahrte man bei dem weiteren Eindringen bis in die Arguni-Bucht den etwa 5000 Fuss hohen Gnowo [2]) oder Genofo [3]), der auf der Karte unter der Bezeichnung „Gouvongapy" — eine Verstümmelung des Wortes Gunung Api (Feuerberg) — eingetragen worden ist [4]).

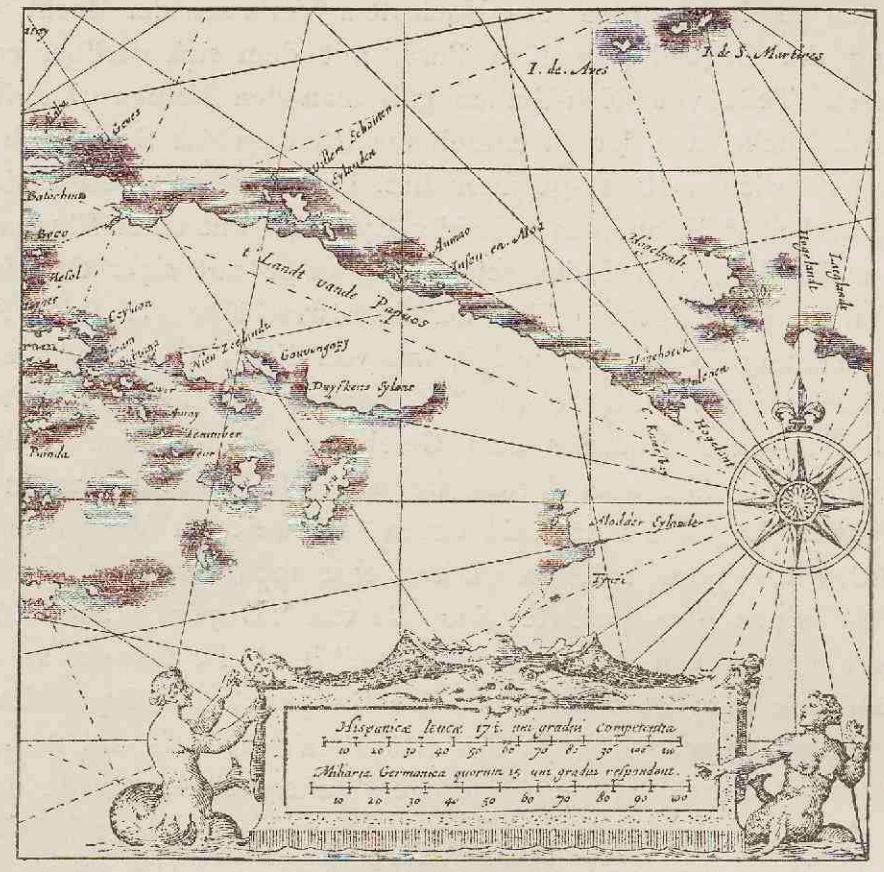



Fig. 16.

Land ist „daer voor desen in 't jaar 1606 door dic van 't jacht Duijfken eylanden affgemaeckt hebben." (L. C. D. VAN DIJK. Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief. I. Amsterdam. 1859, p. 21, 12). Es ist dieses das Keerweer von dem Ch. Ruelens (l. c. pag. VI) sagt, dass es in 5° S. und 129° E. liege und dass, zufolge der ursprünglichen Relation von Steven van der Hagen, das „Duyfken" hier die Rückkehr nach Banda infolge Mangels an Lebensmitteln und Munition habe antreten müssen. Er schliesst daraus, dass es unter solchen Umständen unmöglich gewesen sei noch bis unter 13° 45′ S. zu gelangen und somit Willem Jansz. nicht als der Entdecker von Neu-Holland angesehen werden könne. Diese Angaben entbehren jeglicher Grundlage. In den Quellen ist nirgends von einem Keerweer unter 5° S. (und NB.! 129° E.!!) die Rede, sowie dass hier das „Duyfken" die Rückkehr angetreten habe. In der Relation von Steven van der Hagen wird diese ganze Expedition überhaupt mit keinem Worte erwähnt. — Das zweite und bekannteste Keerweer ist das zu 13° 45′ S. bestimmte Vorgebirge, das den südlichsten, von Willem Jansz. erreichten Punkt darstellt. In Wirklichkeit liegt dasselbe unter etwa 13° 50½′ S. — Das dritte Keerweer ist das Kap, welches Jan Carstensz. am 24. April 1623 unter 17° 8′ S. an der Ostküste von Carpentaria sichtete. (P. A. Leupe. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea l. c. pag. 40).

1) JOANNES JANSSONIUS — JOD. HONDIUS. Atlas. Amsterdam 1633. II, fol. 673.
(Englische Ausgabe: HENRY HEXHAM. Atlas. II. Amsterdam 1636, fol. 421).
Remarkable Maps of the XV^th, XVI^th and XVII Centuries. Edited by C. H. Coote. II. Amsterdam 1895, N°. 7.
J. E. HEERES. Het Aandeel der Nederlanders in de Ontdekking van Australië. Leiden 1899, p. 5.

2) J. W. VAN HILLE. Reizen in West-Nicuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXII. Leiden 1905, p. 295.

3) Nieuw Guinea, ethnographisch en natuurkundig onderzocht en beschreven in 1858. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (2) V. Amsterdam 1862, p. 29, 31.

4) Der Name ist jedenfalls infolge der spitz kegelförmigen Gestalt, die der Berg zur Schau trägt, gewählt worden. Ein Vulkan ist derselbe jedoch nicht. Von Westen gesehen, erscheint er als ein Tafelberg.

Die Identität geht auch aus einer Bemerkung in dem Journal von THOM. GERR. POOL (1636) hervor [1]). Die langgestreckte, noch namenlose Insel Namatöte wird ebenfalls von den Reisenden gesehen worden sein. Nach dem Verlassen der Bucht war das zunächst wieder gesichtete Land die Gegend von Kap Buru, mit dem sich darüber erhebenden, gleichnamigen Berge. Diesem Teile von Neu-Guinea gab man den Namen „Duyfkens Eylant". Hierauf folgt eine grosse Lücke, aus der zu entnehmen ist, dass das Schiff sich in respektvoller Entfernung von der gefährlichen Küste gehalten hat. Erst gegen 80 geogr. Meilen im SE. stossen wir zwischen $5^2/_3$ und $6^2/_3°$ S. auf das „Modder-Eylandt" mit einer Flussmündung und einer kleinen, davor liegenden Insel. Im Süden schliesst dasselbe mit einer tief eindringenden Bucht ab [2]). Unmittelbar darauf folgt ein Teil der Nordwestküste der Prins Frederik Hendrik-Insel unter der Bezeichnung Tyuri, das einzige, was von dieser Karte noch in den modernen Atlanten erhalten geblieben ist [3]). Unter etwa 8° S. bereitet die Legende, wobei — wie dies in der Regel der Fall ist — der Künstler dem Gelehrten einen Streich spielt, der Darstellung der Fahrt ein Ende. Was gäbe man darum, wenn der Kartograph sich an seine Vorlage gehalten und die Legende, Legende hätte sein lassen! Im weiteren Verlauf muss die Torres-Strasse durchquert worden sein [4]) und erfahren wir zunächst noch durch Jan Carstensz., der am 11. Mai 1623 unter 11° 48′ einen Fluss passirte „daer die van 't Duyfkens anno 1606 met de boot sijn ende een man doort werpen van de wilden verloren." [5]). Es ist dies der an der Westküste der York-Halbinsel mündende Skardon-Fluss. Dass der Endpunkt der Expedition unter $13^3/_4°$ S. lag, wurde oben bereits nachgewiesen [6]). Ob das „Duyfken" die Kei- und Aru-Inseln auf der Hin- oder auf der Rückfahrt aufsuchte, bleibt unsicher, wahrscheinlich dürfte das letztere der Fall gewesen sein, da doch ein Bedürfnis vorgelegen haben musste sich mit Wasser und Feuerholz zu versehen. Ende Mai muss, wie aus der Mitteilung von John Saris hervorgeht, das Schiff spätestens wieder in Banda angelangt sein. Willem Jansz. verliess dasselbe bald darauf, denn Ende Oktober 1606 befand er sich als Kapitän an Bord des Schiffes „Westvrieslandt" auf der Reede von Bantam, um Ende desselben Monats oder Anfang November die Heimreise anzutreten. Das Schiff scheiterte jedoch bei Mauritius, worauf Jansz. nach Bantam zurückkehrte. Eine Schilderung der weiteren Laufbahn dieses verdienstvollen Mannes, der es noch bis zum Rat von Indien brachte, verdankt man P. A. Leupe [7]).

Hiermit könnte man die über die Expedition des „Duyfken" erhalten gebliebenen Nach-

---

1) L. C. D. VAN DIJK. Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief. I. 1859, p. 29.
P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. l. c., pag. 14.

2) Diese spitz endigende Bucht stellt in Wirklichkeit den erst 1901 wieder entdeckten Digul-Fluss dar.

3) STIELERS Handatlas 9. Aufl. Gotha. 1905. N°. 81. [1902], wo man die Bezeichnung Iyuri findet. Über den Ursprung dieses Namens, der übrigens in der Instruktion für Tasman Ture lautet, weiss man nichts. Vielleicht stellt derselbe ein von den Eingeborenen erhaschtes Wort dar.

4) Das Vorhandensein einer Meerenge kam Willem Jansz. ebensowenig als seinen Nachfolgern zum Bewusstsein. Wenn G. Collingridge. (The Discovery of Australia. Sydney 1895, p. 236 Anm.) fragt, ob die Holländer nicht etwa durch die Ergebnisse der Fahrt von Torres zu der Entsendung des „Duyfken" veranlasst worden seien, so ergiebt sich die Antwort nach dem Obigen von selbst. Zur derselben Zeit als Willem Jansz. wieder nach Banda zurückgekehrt war, lagen Quirós und Torres noch vor Espiritu Santo.

5) L. C. D. VAN DIJK. Mededeelingen. l. c. pag. 47.
J. E. HEERES. Het Aandeel der Nederlanders. l. c. pag. 42.

6) Eine unter 12° 35′ S. befindliche Stelle wurde von Matthew Flinders als Duyfhen [sic!] Point verewigt.

7) WILLEM JANSZ. van Amsterdam en WILLEM JANSZ. van Amersfoort. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) VII. 's Gravenhage 1872, p. 298—336.

richten für erschöpft halten, wäre es nicht, dass G. Lauts die Erklärung abgegeben hätte, dass ihm noch weitere bekannt geworden seien [1]). Als im Hinblick hierauf J. K. J. de Jonge, der gerade mit der Abfassung seines bereits erwähnten Quellenwerkes beschäftigt war, sich an ihn wandte mit der Bitte ihm diese Notizen zu überlassen, unter der ausdrücklich gegebenen Zusicherung, dass dieselben als sein geistiges Eigentum zur Veröffentlichung gelangen würden, erwiederte Lauts, dass er nicht geneigt sei „ten dienste van anderen daaromtrent eene mededeeling te doen." Mit Recht bemerkte de Jonge hierzu, dass im Jahre 1864 eine 1606 gemachte Entdeckung noch zu den Geheimnissen der Ostindischen Kompanie, möglicherweise aber nur zu denen des Herrn Lauts zu gehören scheine [2]).

Nachdem nun Lauts 1865 gestorben war, hatte P. A. Leupe einige Zeit darauf Gelegenheit, die von demselben hinterlassenen Papiere einzusehen. Dabei konnte zwar eine Reihe von Aufzeichnungen festgestellt werden, von Quellenschriften, oder von Hinweisen auf solche, war jedoch nicht die geringste Spur zu entdecken [3]). Alles was Lauts bisher behauptet hatte, entbehrte durchaus der Begründung. Hierzu gehört die Angabe, dass das „Duyfken" sich zunächst von Bantam nach Mauritius begeben habe, die der Tatsache widerspricht, dass das Schiff nach dem Eintritt des Westmonsuns unter Segel ging und dass der Kurs nicht auf das Südland, sondern nach Neu-Guinea gerichtet war. Ebenso war auch die Behauptung, dass Jansz. unter 29° S. Land erblickt habe, gegenüber einem von ihm Duyfkens-Riff genannten Riff, welches später den Namen Tortelduyf erhalten habe, vollständig aus der Luft gegriffen [4]). Ferner finden wir bei Lauts noch die Mitteilung, dass Jansz. unter 12° S. ein Kap Verhagen, eine Sebastiaens-Bai, unter 10° S. eine Klippige Bucht, die heutige Torres-Strasse, anführe, wie er demselben auch die Einführung der Namen Kap Valsch, Doodslagers-Fluss u. s. w. zuschreibt. Es war P. A. TIELE, der darauf hinwies, dass Lauts zwar diese Namen auf alten Karten und in Berichten gefunden habe, dass dieselben jedoch von späteren Fahrten herrühren und mit derjenigen des „Duyfken" gar nichts zu tun haben [5]).

Zum Schluss muss gelegentlich der Expedition des „Duyfken" noch einer Persönlichkeit gedacht werden, über die man sich noch nicht im Reinen ist und die mit den Anlass dazu gegeben hat, eine zweite Fahrt dieses Schiffes nach Neu-Guinea in Erwägung zu ziehen. Es ist dies JAN LODEWIJKSZ. ROSENGEYN [6]).

In dem Journal von PAULUS VAN SOLT liest man: „Den 4 dito [Maert 1607] sijn (Godt) lof voor het Casteel [Ambona] gekomen / ende aldaer gheset op 7 vadem / hebben noch $1^1/_2$ leggher stinckende water in't Schip: alhier vonden / het Jacht Duyfken was van Nova Guinea gekomen." Es erscheint auffällig, dass, nachdem bereits 10 Monate seit der Rückkehr des Schiffes verstrichen waren, hier diese Nachrichte als eine Neuigkeit mitgeteilt wird, so dass es

---

1) Nederlandsche Ontdekkingen in den Indischen Oceaan. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (2) II. 1859, p. 303.

2) De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indië. III. 1865, p. 44 Anm.

3) De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland of Nieuw-Holland in de 17e en 18e eeuw. Amsterdam 1868, p. 7—10.

4) Die Bezeichnung Tortelduyf kommt zum erstenmale auf der Karte von Hessel Gerritsz. (1627) vor und rührt von dem gleichnamigen Schiffe her, das 1623 die Reise nach Indien antrat.

5) De Europeërs in den Maleischen Archipel. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) VIII. 's Gravenhage 1884, p. 50 Anm.

6) OSCAR BAUMANN macht daraus, in seiner von Unrichtigkeiten geradezu strotzenden Arbeit, zwei Personen. „Ein Jahr später [als W. Jansz.] unternahmen die Holländer Jan Lodewijksz und Rosengeyn unabhängig von einander Reisen nach der Süd- und Südwestküste." (Uebersicht der Forschungsreisen nach Neu-Guinea und den anliegenden Inseln. Mittheilungen der k. k. geogr. Gesellsch. XXV. Wien 1882, p. 230).

nahe liegt an eine inzwischen zur Ausführung gelangte zweite Fahrt zu denken [1]), eine Annahme, die indessen von J. K. J. DE JONGE [2]) und A. HAGA [3]) verworfen wird. Nun kommt aber ein anderes Moment hinzu. Am 22. September 1616 schreibt der Generalgouverneur LAURENS REAEL an J. Pz. COEN: „of het gebeurde dat Senor J. ROSSINGEYN daer [in Bantam] kwame te arriveeren, sal UEd. hem gelieven afteeyschen het Journael van syne reyse naar Nova Guinea gedaen", worauf Coen am 7. November desselben Jahres antwortet: „J. Rossingeyn hier comende, sullen syn Journael van Nova Guinea afeyschen" [4]). Einer späteren Mitteilung ist zu entnehmen, dass dieses Journal abgeliefert wurde und jedenfalls 1618 in Holland vorhanden war. Es heisst nämlich in der „Instructie geconcipeert om daer wt te formeeren Antwoorden van wege de Gen. Vereenigde O. I. Comp. . . ., nopende het Octroy van de Australische Compie [5]). Exhib. den 2. Aug. 1618" .... „als synde by de Vereen. Oost-Indische Compie verscheyden malen order gegeven om het land van Nova Guinea en de eylanden bij Oosten 't zelve gelegen te ontdecken, nadat zulks door gelijcke hare last *eens* in het werk is gesteld geweest omtrent het jaar 1606, met het jacht de Duyve, door den schipper Willem Jansz. en den commies Jan Lodewijs van Rosingyn die aen dezelfde cust van Nova Guinea verscheyden ontdeckingen hebben gedaen als hunne journalen in het breede syn verhalende" [6]).

Aus diesem Schriftstück geht mit einer nicht misszuverstehenden Deutlichkeit hervor, dass das „Duyfken" nur *einmal* die Küsten von Neu-Guinea besucht hat, sowie dass WILLEM JANSZ. und JAN LODEWIJKSZ. ROSENGEYN die Reise auf derselben gemeinschaftlich unternahmen. Bei den Schiffen der O. I. Kompanie war es überdies üblich — und dementsprechend bereits gelegentlich der Fahrt des „Duyfken" im Jahre 1602 nach Ceram —, dass der eine als „schipper", also als Kapitän, und der andere als „Kaufmann" fungirte. Dieser war im vorliegendem Falle durch einen „commies" vertreten worden. JAN LODEWIJKSZ. ROSENGEYN hat bereits durch seinen sonderbaren Zunamen, der zugleich der Name einer der kleineren Inseln der Banda-Gruppe darstellt, die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken gewusst. Augenscheinlich hat er denselben in erster Linie dem Umstande zu verdanken, dass gleichzeitig mit ihm sich ein Namensvetter in Indien aufhielt. Ein JAN LODEWIJKSZ. befand sich auf der Flotte, die am 1. Mai 1598 die Reede von Texel verlassen und am 15. März 1599 die Banda-Inseln erreicht hatte. Bei dem Verlassen derselben am 3. Juli, liess der Vizeadmiral JACOB VAN HEEMSKERCK 20 Leute mit Geld und Tauschwaaren zurück. Zu denjenigen, welche auf der Insel Lonthor stationirt wurden, gehörte auch JAN LODEWIJKSZ [7]). Es steht

---

1) J. E. HEERES (l. c. pag. 8) nimmt es als feststehend an, dass 1607 eine zweite Fahrt unternommen worden sei.

2) Verhael / ende Journael / vande Voyagie Gedaen van Bantam, naer de Cust van Choromandel, ende andere quartieren van Indien ..... Inden Jahre 1605, 1606, 1607, 1608, bei: Beschrijvinghe van de tweede Voyagie ..... onder den Heer Admirael Steven van der Hagen. Begin ende Voortgang vande Vereenigde Nederlandtsche Geoctroyeerde Oost Indische Compagnie. II. [Amsterdam] 1646, N°. 1, p. 78.

3) Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 31.

4) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. d. T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 6., J. E. HEERES. Het Aandeel der Nederlanders .... 1899, p. 8

5) Es war dies die Kompanie, welche, auf Anregung von Isaac Le Maire, die von seinem Sohne Jacques geführte Expedition unternahm.

6) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 6., J. E. HEERES. Het Aandeel der Nederlanders in de Ontdekking van Australië. 1899, p. 8.

7) J. K. J. DE JONGE. De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indië. II. 's Gravenhage 1864, p. 444. — L. C. D. VAN DIJK behauptet (Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief. I. Amsterdam 1859, p. V. Anm. a.), Jan

Fest steht, dass er noch nach dem 15. September 1600 auf dieser Insel anwesend war, denn der Vorsteher ADRIAEN VAN VEEN schreibt an dem genannten Tage, dass ihrer 4 gestorben seien [1]), hoffentlich werde aber Gott ihn und die übrigen auch im folgenden Jahre behüten [2]). Ein anderer JAN LODEWIJKSZ. beteiligte sich an der Fahrt des Vizeadmirals JACOB WILKENS, der am 21. Dezember 1599 von Huisduinen aus die Fahrt nach Indien angetreten hatte. Aus einem Bericht von CORNELIS VAN HEEMSKERCK, d. d. Bantam 30. (?) November 1600 erfährt man, dass der „heer Admirael met Jan Lodewijckse ende den doctor noch voor goedt ghevonden [heeft] ons van 1200 realen van achten te lossen".

Unser Jan Lodewijksz., der wohl mit dem zuerstgenannten identisch sein dürfte, befand sich auf der Flotte Steven van der Hagen's, die von Bantam kommend, am 21. Februar 1605 vor Amboina erschien, und dessen Fort zwei Tage später von den Portugiesen übergeben wurde. Eins der Schiffe, nämlich das „Duyfken", wurde nach den Banda-Inseln vorausgeschickt, worauf Steven van der Hagen am 1. April mit den übrigen folgte. Wahrscheinlich hatte Jan Lodewijksz. sich bei der Besetzung der Insel Rozengain [3]), die damals reich an Muskatnussbäumen war, ausgezeichnet, oder es war irgend ein anderer Vorfall, der den Anlass gab ihm den Namen dieser Insel beizulegen, um zugleich ein Unterscheidungsmerkmal gegenüber seinem Namensvetter zu schaffen [4]).

Am 4. September 1605 lief in Bantam die Mitteilung von Steven van der Hagen ein, dass das „Duyfken" eine Ladung Muskatnüsse in Banda eingenommen habe, er selbst zwar noch in Amboina und Grissé anlegen müsse, aber die Hoffnung hege baldigst in Bantam eintreffen zu können. Ob nun JAN LODEWIJKSZ. ROSENGEYN auf den Fahrten nach und von Banda, im Jahre 1605, stets an Bord des „Duyfken", sich aufgehalten hat, konnte nicht ermittelt werden, wohl aber, dass STEVEN VAN DER HAGEN es war, der seine Beteiligung an der Expedition nach Neu-Guinea veranlasst hatte. Denn in einem Schreiben von LAURENS REAEL an den Verwaltungsrat der O. I. Kompanie, vom 10. Mai 1617, heisst es: „De voornoemde Advocaet [DEDEL] was van ons uit de Molukken herwaerts aengestuurd, om met twee of drie jachten en chaloepen te ontdecken de Zuidelycke landen, vóór dezen uit last van den Admirael VERHAEGEN [5]) door JAN ROSANGEN nog eenmael onderstaen." [6]).

**Adriaen Jacobsz. Cuff.** 1610.

Am 25. November 1609 wurde das spanische Fort auf der Insel Batjan von SIMON

---

Lodewijksz sei 1602 von Wolfert Harmensz. auf den Banda-Inseln zurückgelassen worden. Gerade das Gegenteil davon ist der Fall, denn Adriaen van Veen mit den Seinen trat auf dessen Geschwader, das am 24. Juni 1602 die Banda-Inseln verliess, die Heimfahrt an. (P. A. TIELE. De scheepstocht naar Oost-Indië onder Wolfert Harmensz. Bijdragen tot de Vaderlandsche Geschiedenis (2) VI. 's Gravenhage 1870, p. 231).

1) J. K. J. DE JONGE l. c., pag. 466. 2) J. K. J. DE JONGE l. c., pag. 469.

3) Dieses ist die heutigentags übliche Schreibweise.

4) L. C. D. VAN DIJK hatte die Vermutung ausgesprochen, dass umgekehrt die Insel nach Jan Lodewijksz. benannt worden sei. Er übersah dabei, dass Antonio Galvão (The Discoveries of the World. London 1862. Hakluyt Soc., pag. 116) dieselbe unter dem Namen Rosolangin anführt, welcher auch auf portugiesischen Karten des 16. Jahrhunderts angetroffen wird. Übrigens hatte auch Jacob van Heemskerck die Insel in seinem Journal unter dem Namen Rasangyn aufgeführt (J. K. J. de Jonge l. c. pag. 427).

5) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, pag. 5, 6.

6) Einige Notizen über die weiteren Lebensereignisse von Jan Lodewijksz. Rosengeyn finden sich in den beiden Werken von L. C. D. van Dijk. Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief. I. Amsterdam 1859, p. V, VI. und Neêrland's vroegste betrekkingen met Borneo, den Solo-Archipel, Cambodja, Siam en Cochin-China. Amsterdam 1862, p, 225. Anm.

JANSZ. HOEN angegriffen und bereits am folgenden Tage, nachdem die Besatzung geflohen war, besetzt. Aufs neue befestigt, erhielt es den Namen Barnevelt und ist bis zum heutigen Tage in einem ziemlich unversehrten Zustande erhalten geblieben. Hoen liess eine kleine Garnison unter dem Befehl von ADRIAEN VAN DER DUSSEN zurück und dessen Bericht vom 24. Dezember 1610 enthält die folgende Mitteilung über das „eylant Papouwa", womit man damals und auch später noch mehrfach die Insel Misol bezeichnete: „De Regeering van dit volkryck eylant bestaat in drie coninckrycken, namentlyck Weige, Mishol ende Waigamo.... waartoe ons dees coninck (nämlich von Batjan), als oock mede onse constapel (Kanonier) ADRIAEN JACOBSZ. CUFF op het schip Middelburch, die om de coningen te haelen van mij afgeveerdicht is gewcest" [1]). Dieser Versuch, Handelsbeziehungen anzuknüpfen, war von keinem Erfolg begleitet und schwerlich werden auch die Radjas die Oberherrschaft von Batjan damals, wie später anerkannt haben. Hinsichtlich der Bedeutung der erwähnten „Königreiche Weige, Mishol und Waigamo" vermochte man jedoch nicht ins Reine zu kommen. Was die beiden letztgenannten betrifft, so besteht kein Widerspruch, da sich leicht ermitteln liess, dass damit die beiden auf der Insel Misol noch bestehenden Radjaschaften Misol und Waigama gemeint waren. „Weige" wurde von P. A. LEUPE [2]) und A. HAGA [3]) ebenfalls auf Misol gesucht, während es P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA, und wie mir scheint mit vollem Recht, mit der Insel Waigëu, das seit unvordenklichen Zeiten eine Radjaschaft darstellt, identifizirte [4]). VAN DER DUSSEN hat den Namen derselben nur von dem Sultan von Batjan vernommen, der damit, wie dies so häufig von derartigen Fürsten geschieht, mehr behauptet hatte, als er verantworten konnte. Er wird sich denn auch wohl gehütet haben mit CUFF nach Waigëu zu segeln.

**Jacques Le Maire 1616.**

Über siebenzig Jahre sollten verstreichen, ehe die Gewässer der Nordküste von Neu-Guinea den Kiel eines europäischen Fahrzeuges aufs neue benetzten. Und wiederum war diese Berührung keine absichtliche.

Die LE MAIRE'sche Expedition war die einzige des 17. Jahrhunderts, welche nicht nur nicht von der Ost-Indischen Kompanie ausgerüstet worden war, sondern, ausser der Entdeckung des Australlandes, geradezu den Zweck verfolgte das Handelsmonopol derselben zu durchbrechen. Da die Akten über das Unternehmen noch nicht geschlossen sind, oder vielmehr die Journale eine sehr verschiedene Beurteilung erfahren haben, erscheint eine kurze Übersicht nicht unangebracht, obwohl ich bereits früher diesen Gegenstand einer Erörterung unterzogen habe [5]).

Am 20. März 1602 wurde der „Vereinigten Niederländischen Ost-Indischen Kompanie" von seiten der Generalstaaten ein Privileg für die Dauer von 21 Jahren verliehen, in welchem ihr (§ 34) das ausschliessliche Recht zugestanden wurde, die um das Kap der Guten Hoffnung und durch die Magalhães-Strasse führenden Handelswege zu benutzen" [6]).

1) J. K. J. DE JONGE. De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indië. III. 1865, p. 104, 105, 331, 337, 338.
2) De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 's Gravenhage 1875, p. 208.
3) Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 24—26.
4) Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 353.
5) DIRCK GERRITSZ. Ein Beitrag zur Entdeckungsgeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts. Groningen 1899, p. 70—94.
6) J. E. HEERES (Abel Jansz. Tasman's Journal. Amsterdam 1898. The Life and Labour p. 91) ist der Meinung, dass das Le Maire'sche Unternehmen zwar nicht gegen den Wortlaut, wohl aber gegen den Geist des § 34 verstossen habe. Demgegenüber möge aber daran erinnert werden, dass die O. I. Kompanie wohl ein *ausschliessliches* Privileg

Der Amsterdammer Kaufherr ISAAC LE MAIRE hatte der Kompanie seit ihrer Gründung als einer der eifrigsten Mitglieder des Verwaltungsrates (Bewindhebbers) angehört, war aber infolge der zutage getretenen Gegensätze, die zum Teil grundsätzlicher Natur waren, im Jahre 1605 wieder ausgeschieden. Als seine Versuche die Bestimmung des Privilegs durch das Auffinden einer Nordwest- oder einer Nordostdurchfahrt illusorisch zu machen, missglückt waren, richtete er sein Augenmerk auf einen südlich vom Feuerlande zu ermittelnden Seeweg. Liessen die Berichte von FRANCIS DRAKE und RICHARD HAWKINS das Vorhandensein eines offenen Meeres im Süden von Amerika bereits vermuten, so erhielten diese eine weitere Stütze durch die unter der Hand eingezogenen Mitteilungen von einigen Seeleuten, die an der missglückten Mahu'schen Expedition (1598) teilgenommen hatten. Als Isaac Le Maire seiner Sache sicher zu sein wähnte, schritt er, unter dem Beistande mehrerer Bürger der Stadt Hoorn, zu der Gründung der Australischen Kompanie und es gelang ihm auch für diese von den Generalstaaten, am 27. März 1614, das Privileg zu erwirken, um während der Dauer von vier Fahrten in den neu zu entdeckenden Ländern und längs der aufzufindenden Routen Handel zu treiben [1]). Wie der Name der Kompanie bereits besagte, lag ihren Bestrebungen der Gedanke zugrunde, gewinnbringende Entdeckungen auf der noch von einem geheimnisvollem Schleier bedeckten „Terra Australis" zu machen. Die „Provincia aurifera" verhiess reichen Lohn für die Mühen und Entbehrungen, die mit einem derartigen Unternehmen verknüpft waren. „Goldsucher" soll denn auch der Spitzname gewesen sein, mit dem die in Hoorn für die Expedition angeworbenen Seeleute bedacht wurden. Auch aus den Mitteilungen, die JACQUES LE MAIRE bei seiner Ankunft in Ternate dem Generalgouverneur LAURENS REAEL machte, geht hervor, dass man das gleissende Metall heimzubringen hoffte.

Die beiden zu diesem Zwecke ausgerüsteten Schiffe, die am 14. Mai 1615 die Reede von Texel verliessen, hiessen „Eendracht" und „Hoorn", doch ging das letztgenannte bereits am 19. Dezember durch Feuer zugrunde. Die Führung des kleinen Geschwaders ward dem Sohne des Urhebers, JACQUES LE MAIRE [2]), übertragen. Als Kapitän der „Eendracht" war

---

gewünscht hatte, ein solches ihr aber nicht bewilligt worden war. Wie gut sie sich selbst dieses schwachen Punktes bewusst war, zeigt der seiner Zeit mit Hudson abgeschlossene Vertrag, um selbst die Entdeckung der nordwestlichen Durchfahrt herbeizuführen und dadurch auch in deren Besitz zu gelangen.

1) Fast gleichzeitig mit Le Maire rüsteten Samuel Blommaert, Jacques Niquet & C°., in Amsterdam zu einem ähnlichen Zweck das Schiff „Mauritius de Nassau" aus, nämlich mit dem Auftrage nach Angola zu segeln, um darauf „tot de straat Magellanes toe langs de geheele kust van Terra Australis te zoeken of er een opening is om in de Zuidzee te geraken, en opening vindende daardoor er in te loopen om te zien of ze zoo in de Zuidzee kunnen komen, en daar komende dan dadelijk weer terug te keeren, doch door nood en niet terug kunnende doorkomen, dan naar Oost-Indië te loopen, niet met het plan om daar handel te drijven, maar om daar verversching van de Oostindische Compagnie te verzoeken." (P. A. Tiele. De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indië. (2) I. 's Gravenhage 1886, p. LIX). Von dem Verlauf dieser Expedition hat man aber niemals etwas vernommen.

2) In aller Kürze möge auf die mehr oder weniger auf Erdichtung beruhenden Mitteilungen, welche sich in belgischen Schriften über die Familie Le Maire finden, hingewiesen werden. Dufief behauptet, dass Isaac Le Maire „der berühmte Seefahrer und Entdecker der nach ihm benannten Meerenge", ein Sohn von Jacques Le Maire und aus Tournai gebürtig sei, wo er sich mit Nathalie de Bary vermählt habe. Aus Anlass der Religionswirren sei er nach Holland ausgewandert, wo er zwei Töchter zurückgelassen, um sich der Seefahrt zu widmen. (Bull. Acad. roy. des Sc. II. Bruxelles 1835, p. 10, 68—69). Siehe ferner A. G. Chotin. Notice sur Isaac Le Maire, hydrographe et navigateur. Annales de la Soc. de Littérature. Tournai 1845, p. 7. und Jules de Saint-Génois. Les Voyageurs Belges. II Bruxelles [1846], p. 71—92. Diesen Angaben gegenüber möge daran erinnert werden, dass Isaac Le Maire aus Antwerpen stammt, das er 1583 verliess, dass seine Frau Maria van Walraven hiess, wie auf dem noch vorhandenen Grabsteine in der Kirche von Egmond zu lesen ist, und dass es sein Sohn war, der den Namen Jacques trug und im Jahre 1686 zu Amsterdam geboren wurde.

WILLEM CORNELISZ. SCHOUTEN, als derjenige der „Hoorn" sein Bruder JAN CORNELISZ. SCHOUTEN in Dienst genommen worden. Entgegen der Absicht des Leiters wurde das Australland nicht erreicht, dafür aber die Nordküste von Neu-Guinea in einer beträchlichen Ausdehnung berührt.

Bevor wir zu einer Schilderung des in Betracht kommenden Teiles dieser Fahrt übergehen, muss das Journal derselben, das eines der merkwürdigsten Schicksale erfahren hat, welche die Entdeckungsgeschichte kennt, einer Erörterung unterzogen werden. Als nämlich die „Eendracht" am 29. [30.] Oktober 1616 auf der Reede von Jakatra (Batavia) eingetroffen war, wurde dieselbe beschlagnahmt, da der soeben angelangte neue Generalgouverneur JAN PIETERSZ. COEN, der Angabe, den Indischen Archipel auf einem neuen Seewege — um das Kap Hoorn herum — erreicht zu haben, keinen Glauben beimass, oder vielmehr nicht beimessen wollte. Die zu gleicher Zeit konfiszirten Schiffspapiere wurden nach Holland gesandt, wo sie im Juli 1617 anlangten. Der darauf von seiten der Australischen Kompanie angestrengte Prozess währte zwei Jahre und endete damit, dass die Ost-Indische Kompanie dazu verurteilt wurde Schiff und Ladung im Betrage von 58343 Gulden 14 Stüber zu vergüten und ausserdem die Schiffspapiere wieder herauszugeben [1]).

Während diese Angelegenheit noch vor dem von den Generalstaaten eingesetzten Gerichtshofe verhandelt wurde, erschien plötzlich ein Werk unter dem Titel: „Iournal Ofte Beschryvinghe van de wonderlicke reyse, ghedaen door WILLEM CORNELISZ. SCHOUTEN van Hoorn, inde Jaren 1615. 1616. en 1617. Hoe hy bezuyden de Strate van Magellanes een nieuwe Passagie tot inde groote Zuydzee ontdeckt, en voort den gheheelen Aerdkloot omgheseylt, heeft. Wat Eylanden, vreemde volcken en wonderlicke avontueren hem ontmoet zijn. 't Amsterdam, by Willem Jansz. op 't water inde Sonnewyser, 1618", das ein derartiges Aufsehen erregte, dass dasselbe nicht allein in verschiedene Sprachen übersetzt, sondern auch wiederholt nachgedruckt wurde [2]).

In dieser, mit einem pomphaften Titelblatt und einem nicht weniger pomphaften Vorwort versehenen Ausgabe wurde die Sache so dargestellt, als ob alle Entdeckungen das geistige Eigentum SCHOUTEN's seien [3]) und, was die materielle Seite anbetraf, dieser auch mit der Hälfte des Kapitals an dem Unternehmen sich beteiligt habe. Obwohl nun bereits in dem folgenden Jahre JORIS VAN SPILBERGEN in seinem Reisewerke den weitaus grössten Teil des Journals von „Schouten" zum Abdruck gebracht, dessen Namen, aber durch denjenigen JACQUES LE MAIRE's ersetzt hatte [4]), wird bis zum heutigen Tage dem erstgenannten noch immer ein gleicher Anteil, wie diesem, an den Erfolgen der Expedition

---

1) Nieuwe Werken van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen. I. Middelburg 1839, Voorberigt, p. 24. R. C. BAKHUIZEN VAN DEN BRINK. Isaac le Maire. De Gids. Amsterdam 1865, IV. p. 55.

2) Ein Verzeichnis der Ausgaben findet sich bei P. A. TIELE. Mémoire bibliographique sur les Journaux des Navigateurs Néerlandais. Amsterdam 1867, p. 41—56.

3) Eine Ironie des Schicksals hat es gewollt, dass in dem Buche von W. Sievers und W. Kükenthal (Australien, Ozeanien und Polarländer. 2. Aufl. Leipzig—Wien 1902, p. 6) an Stelle von Willem Cornelisz. Schouten der schreibselige Barbier und Feldscheer Wouter Schouten abgebildet und im Text aufgeführt wird. Derselbe wurde erst 1638 geboren und hat überdies Neu-Guinea niemals zu Gesicht bekommen.

4) Oost ende West-Indische Spiegel der nieuwe Navigatien, daer in vertoont werdt de leste reysen ghedaen door Ioris van Speilbergen. Leyden 1619, p. 143—192.

East and West Indian Mirror ..... Edited and translated by J. A. J. DE VILLIERS. London 1906. Hakluyt Soc. p. 169—232.

zugeschrieben. SPILBERGEN hatte ausreichende Gelegenheit gehabt den wahren Sachverhalt zu ergründen, als er nicht allein die Expedition bei ihrer Ankunft in Ternate begrüssen konnte, sondern auch LE MAIRE, SCHOUTEN und andere Teilnehmer an Bord seines Admiralsschiffes auf der Rückfahrt nach den Niederlanden beherbergte.

Nachdem die Australische Kompanie, und somit ISAAC LE MAIRE, in den Besitz des Journals gelangt war, erfolgte im Jahre 1622 dessen Herausgabe unter dem Titel: „Spieghel der Australische Navigatie, door den Wijt vermaerden ende cloeckmoedigen Zee-Heldt / IACOB LE MAIRE, President ende Overste over de twee Schepen, d'Eendracht ende Hoorn / uytghevaren den 14 Iunij 1615 ... t'Amsterdam, by Michiel Colijn, Boeck-vercooper op 't Water by de Oude Brugh, in 't Huys-Boeck. Anno 1622" [1]).

In der Vorrede setzt die Kompanie sich mit SCHOUTEN auseinander. Sie bekundet, dass ihre Teilhaber ausschliesslich ISAAC LE MAIRE, PIETER CLEMENTSZ. KIES, JAN CLEMENTSZ. KIES und JAN JANSZ. MOLENWERF waren, während SCHOUTEN „simpelick" als Schiffer in ihren Dienst getreten sei. Scharf wird auch dessen Verhalten während der Fahrt gegeisselt. „Dat de Bewint-hebbers van de Austraelsche Compaignie ten hoochsten hebben te beclaghen van weghen het quact succes vande ontdeckinghe ende vindinge van het Rijck vast lant van Australia in de Suyt-Zee ghelegen / waer van de faute meest te imputeren is / en te gheven den voorschreven Schipper / die door sijn quaet comportement / en onbehoorlicke Acten / hem tegens den Commandeur in alle deelen heeft ghestelt / ende de selve soo qualick ghetractcert en mishandelt / en dat daer door belet is gheweest / sijn heerlick en heroicque desseyn en voornemen / tot sijn groot hart-seer en leet-wesen te effectueren en volbrenghen." Endlich wird von der Erklärung SCHOUTEN's Akt genommen, dass er gar nicht der Verfasser des ihm zugeschriebenen Journals sei.

Die Relation von „LE MAIRE" zeigt gegenüber derjenigen von „SCHOUTEN" zwar bedeutende Abweichungen, aber hinsichtlich der wesentlichsten Angaben besteht doch Übereinstimmung und die Karten sind überhaupt die gleichen. Diese Tatsache hat denn auch Anlass gegeben das LE MAIRE'sche Journal als Plagiat zu bezeichnen. So sagt A. DALRYMPLE [2]): „Indeed the maps and plates in BARLEUS [3]), are obviously pirated from JANSON" [4]). Auch der sonst so gewissenhafte JAMES BURNEY konnte sich nicht enthalten die Bemerkung zu machen: „On comparison, the fact appears that the greater portion of the Navigation Australe de LE MAIRE, is taken from the Journal du Merveilleux Voyage de W. SCHOUTEN, and that the editor has endeavoured to disguise the plagiarisme by verbal alterations" [5]). Dass selbst in den Niederlanden bis in das 19. Jahrhundert hinein für SCHOUTEN Partei genommen wurde, habe ich bereits früher im Einzelnen belegt [6]). Zwar fehlte es nicht an Stimmen, die das Verdienst an dieser Expedition LE MAIRE zuschrieben, wie dies auch A. G. PINGRÉ tat, der aber mit Horaz meinte:

---

1) Dieses Werk bildet den dritten Teil des Sammelbandes: „Nieuwe Werelt, anders ghenaempt West-Indien. t'Amsterdam 1622." Ein Verzeichnis der verschiedenen Ausgaben findet sich bei P. A. TIELE l. c., pag. 56—58.

2) Data on which the Chart of the South Sea was formed. (A. DALRYMPLE. An Historical Collection of the several Voyages. I. London 1770, p. 8).

3) C. BARLAEUS (CASPAR VAN BAERLE) war der Übersetzer der lateinischen Ausgabe.

4) WILLEM JANSZ.[OON] (BLAEU) war der Verleger von Schouten's Journal.

5) A Chronological History of the Discoveries in the South Sea. II. London 1806, p. 360.

6) DIRCK GERRITSZ. l. c. pag. 91—93.

„Quo semel est imbuta recens, servabit odorem
Testa diu" [1]).

Ein Vergleich der verschiedenen Ausgaben hat nun zu dem Resultat geführt, dass dem Journal von „SCHOUTEN" unbedingt das von JACQUES LE MAIRE geführte Logbuch zugrunde liegt, aber so nachlässig redigirt worden ist, dass an manchen Stellen LE MAIRE noch in der ersten [2]) und SCHOUTEN in der dritten Person auftritt. Unter diesen Umständen macht es einen fast komischen Eindruck, wenn LE MAIRE durchweg der Charakter als »Kaufmann", einmal sogar als „Kommis" (25. Aug. 1615), beigelegt wird. Der Urheber dieser Gemeinheit, der seinen Sitz im Verwaltungsrat der Ost-Indischen Kompanie gehabt haben muss, ist niemals ermittelt worden. Wir bezeichnen diese Relation mit *B*.

Das gleiche Logbuch bildet die Basis für das Journal von „LE MAIRE" stellt aber ebensowenig einen unveränderten Abdruck desselben dar, sondern hat ebenfalls eine Überarbeitung erfahren [3]). Diese Ergänzungen sind zum Teil auf Rechnung des Kaufmannes der „Hoorn", ARIS CLAESZ.[OON] zu setzen. Wir bezeichnen diese Relation mit *A*.

Für die folgende Darstellung haben wir endlich noch eine dritte Ausgabe, mit *C* bezeichnet, herangezogen. Es ist dies das Journal *B* in der von JORIS VAN SPILBERGEN veröffentlichten Fassung [4]), das aber ausserdem Zusätze von ARIS CLAESZ. enthält [5]).

Lange, lange bevor die Küsten von Neu-Guinea in Sicht kamen, glaubte man sich bereits in deren Nähe zu befinden [6]). Am 12. April 1616 wird im Journal *A*. bemerkt, dass LE MAIRE den Steuerleuten Karten von Australien und Neu-Guinea überhändigte „om datse uyt souden moghen sien / en gissinghe maecken." Auf der Insel Niuafou (15° 34′ S., 175° 41′ W.), die am 14. Mai erreicht wurde, gelang es wider Erwarten weder Wasser noch Proviant zu erhalten. Als LE MAIRE Gewalt anwenden wollte, wurde er im Schiffsrat überstimmt. Er nannte sie die Insel der Guten Hoffnung, weil er gehofft hatte hier dem fühlbar werdenden Mangel an Lebensmitteln abhelfen zu können. Diese Tatsache darf bei der Beurteilung der kommenden Ereignisse nicht aus dem Auge verloren worden [7]). Bereits einen Tag später wird berichtet, dass einige einen NW.-Kurs einschlagen wollten „maer onse President en vont niet gheraden"; am 17. jedoch wird im Schiffsrat beschlossen „West-Noort-West aen te gaen".

---

1) Mémoire sur le choix et l'état des lieux ou le passage de Vénus du 3 Juin 1769 pourra être observé avec plus d'avantage. Paris 1767, p. 60, 66.

2) Bereits aus diesem Grunde kann ARIS CLAESZ. nicht das Logbuch geführt haben. Es kommt noch ein äusserer Grund hinzu, indem dieser sich ursprünglich an Bord der „Hoorn" befand. Dass er dagegen ein Tagebuch führte, steht fest.

3) Manche sehr wichtige Einzelheiten sind überhaupt in allen Journalen nachlässig behandelt worden. Man scheint auch nicht kollationirt zu haben. Hinsichtlich der Breitenbestimmungen stimmen die Angaben nicht überein. Ferner scheint man es auch nicht der Mühe wert erachtet zu haben die Bestimmungen der Deklination aus dem Logbuch zu übernehmen. Sie wird nur am 3. April erwähnt, wo sie zu 0° bestimmt wurde und am 13. Juni, wo sie den Betrag von 12° erreichte.

4) Australische Navigatien / ontdeckt door Jacob le Maire ende Willem Cornelisz. Schouten.
Begin ende Voortgangh der Vereenighde Nederlantsche Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie. II. [Amsterdam]. 1646. N°. 18, p. 70—118.

5) l. c., pag. 71 „is int volghende waerachtelijck gestelt / soo uyt het Journael ghehouden by Aris Claessen koopman op het Jacht [Hoorn], als uyt der schriften / ende mondelinghe vertellenghen van anderen / die mede op de reys in aensien / ende bedieninge geweest sijn."

6) Den damaligen Karten zufolge wurde das Ostkap von Neu-Guinea bereits unter 163° W. vermutet.

7) Die Expedition war ursprünglich in mehr als ausreichender Weise verproviantirt gewesen, infolge des Brandes der „Hoorn", am 19. Dezember 1615, ging die gesammte Mannschaft auf die „Eendracht" über, die auf so viele Esser nicht vorbereitet war.

Uber die in demselben geführten Verhandlungen giebt das Journal *C* (p. 94) Auskunft. SCHOUTEN hatte hier die Erklärung abgegeben, dass trotzdem man, seiner Berechnung zufolge, 1600 Meilen von den Küsten von Chile und Peru entfernt sei, noch nichts von der Terra Australis zu bemerken gewesen und dass überhaupt keine Aussicht mehr vorhanden sei etwas Vorteilhaftes zu entdecken. Man sei viel zu weit in einer westlichen Richtung gesegelt und würde, diesen Kurs weiter innehaltend, zweifellos südlich von Neu-Guinea gelangen. Falls man nun dort keine Durchfahrt anträfe — was gänzlich unsicher und auch gefährlich sei — so wäre das Schiff so gut wie verloren und gingen alle dem sicheren Untergange entgegen, da es der herrschenden Ostwinde wegen unmöglich sei umzukehren [1]). SCHOUTEN machte daher den Vorschlag einen mehr nach Norden gerichteten Kurs einzuschlagen, um längs eines nördlich von Neu-Guinea führenden Weges die Molukken zu erreichen. Nach reiflicher Überlegung fand dieser Antrag einhellige Annahme. Bereits am folgenden Tage nehmen die Meinungsverschiedenheiten zwischen Le MAIRE und SCHOUTEN eine schärfere Form an (Journal *A*., p. 42).

Am 22. Mai wurde Futuna, die „Hoorn'sche eylanden", (14° 14′ S., 178° 7′ W.) entdeckt und am 30. wieder verlassen. Als am 3. Juni noch immer kein Land in Sicht gekommen war, fingen die Steuerleute an besorgt zu werden und meinten sogar, dass Neu-Guinea bereits hinter ihnen läge, weshalb aufs neue ein, mehr nördlicher Kurs gewählt wurde „om uyt den droom te komen" [2]). Die am 6. Juni von dem Kapitän und den Steuerleuten vorgenommene Schätzung der Entfernung von Peru ergab die folgenden Werte: WILLEM CORNELISZ. SCHOUTEN 1730, CLAES PIETERSZ. 1665, JAN DIRCKSZ. 1655, CORNELIS KINERSZ. 1610 und KOEN DIRCKSZ. 1640 Meilen. (Journal *C*., p. 103). Das Schiff befand sich an dem erwähnten Tage ungefähr zwischen 177 und 178° E., so dass die Entfernung etwa 1605—1620 Meilen betrug. Es kam also die Schätzung von CORNELIS KINERSZ. der Wahrheit am nächsten, während diejenige SCHOUTEN's sich von derselben am meisten entfernte.

Am 24. Juni wurden zunächst Pinipel und der nördlichste Teil der Nissan-Gruppe, die

---

1) Alles dieses hätte sich Schouten bereits zu Hause sagen können und tut A. Dalrymple mit Recht den Ausspruch: „Nothing can more expose Schouten's ignorance and ill conduct than the resolution of this council, nor can any thing do greater honour to Le Maire's ability than the opposition he made to this determination" (An Historical Collection of the several Voyages and Discoveries in the South Pacific Ocean II. 1771, p. 8). Dalrymple irrt indessen, wenn er meint, dass Le Maire keine Kenntnis von den Mitteilungen von Quirós besessen habe. Es heisst im Journal *A* (p. 54) unter dem 2. Juni 1616, Le Maire sei der Ansicht, dass die Insel der Guten Hoffnung, sowie die Hoorn'schen Eilande identisch mit denjenigen seien, welche man Salomonis nennt, „wenigstens zeigen sie gute Übereinstimmung mit den Angaben von Quiros und ist es gewiss, dass sich in dieser Gegend die Australis Terra befindet." Dass Le Maire dem Antrage von Schouten schliesslich seine Zustimmung gab, geschah unter dem Zwange der äusseren Verhältnisse. Es war von vornherein anzunehmen, dass Le Maire das 1612 bei Hessel Gerritsz. in Amsterdam erschienene „Verhael van seker Memoriael / ghepresenteert aen zyne Majesteyt / by den Capiteyn Pedro Fernandez de Quir; aengaende de bevolckinge ende ontdeckinghe van 't vierde des Werelts / ghenaemt Austrialia ..... (Neudruck: Amsterdam 1878 u. d. T. Detectio Freti Hudsoni or Hessel Gerritsz.'s Collection of Tracts by Himself, Massa, and de Quir) nicht allein kannte, sondern, dass dasselbe auf das Unternehmen einen grossen Einfluss ausgeübt haben musste. Die Verhandlungen des Schiffsrattes möge man mit dem vergleichen, was das „Memoriael" (p. 4) berichtet: „De Rijckdommen zijn Silver ende Peerlen die ick / en Goud / dat den anderen Capiteyn [Torres] ghesien heeft / soo hy seght / in zijn vertoog / t'welck de drie rijcxste soorten zijn die de nature gheschapen heeft. Daer is veel Note Moscaet / Mastick / Peper / Gangber / dat wy beyde ghesien hebben. Men heefter wetenschap van Cancel / t'mach wel datter Naghelen zijn / medemael de andere Specerien daer zijn / ende te meer om dat de Landen parallel zijn / oft weynich verschillen van Terrenate ende Bachan."

2) Um diese Sorge zu begreifen, muss darauf hingewiesen werden, dass nach der Karte von Jod. Hondius (Ger. Mercator. Atlas. ed. II. Amsterdam 1607, p. [346), die Entfernung zwischen Lima (Peru) und der Nordostspitze von Neu-Guinea 1580 Meilen betrug.

niedrigen „Grünen Inseln" entdeckt [1]) und bald darauf das unter $4^1/_4°$ S. liegende hohe St. Jans-Eiland gewahrt, das seinen Namen dem Umstande zu verdanken hat, dass es am Johannestage aufgefunden wurde [2]). Am nächsten Morgen kam hohes Land in Sicht und wurde, wie das nach den Karten auch gar nicht anders möglich war, für das längst erwartete Neu-Guinea gehalten. In Wirklichkeit war es eine selbständige Insel, wie PHIL. CARTERET im Jahre 1767 ermittelte, nachdem WILLIAM DAMPIER im Jahre 1700 dieselbe noch als einen Teil von Neu-Britannien angesehen hatte [3]). Der von dem erstgenannten eingeführte Name Nova Hibernia (Neu-Irland) [4]) wurde 1885 bedauerlicher Weise durch denjenigen von Neu-Mecklenburg ersetzt [5]). Am Abend des 25. ging die „Eendracht" in der Claes Pietersz.-Bucht vor Anker [6]). Bereits als ein Boot damit beschäftigt war einen geeigneten Platz ausfindig zu machen, wurden die Matrosen, von einem sich nähernden Kanu aus, mit Steinen aus Schleudern und mit Pfeilen beschossen, das aber durch Abfeuern einer Muskete verscheucht wurde. Als am Abend zwei Kanus an das Schiff kamen, wurden die Eingeborenen mit Glasperlen beschenkt. In der Frühe des 26. gelangten 7 Kanus an das Schiff, deren Insassen hierauf in gänzlich unmotivirter Weise anfingen mit Speeren, Steinen, Keulen und Holzschwertern zu werfen. Trotz dieser Begrüssung wurden Perlen und andere Kleinigkeiten hingeworfen und zugleich den Leuten begreiflich zu machen gesucht, dass man nach Schweinen, Kokosnüssen und Pisangs Verlangen trage. Als aber das Steineschleudern nicht nachliess, liess man das grobe Geschütz zu Wort gelangen, worauf die Kanus auseinanderstoben. Ein zu Wasser gelassenes Boot verfolgte dieselben, tötete 10 der Insassen und nahm 3 gefangen, von denen einer noch alsbald starb. Als Lösegeld wurden Schweine gefordert und wirklich brachte man noch an dem nämlichen Abend ein Ferkel, sowie einige Pisangs an Bord. Am nächsten Tage traf ein fettes Schwein ein, auch konnten die Wasserfässer gefüllt werden.

In der Nacht vom 28/29. Juni verliess die „Eendracht" die Bucht und befand sich am folgenden Mittage unter $3^1/_2°$ S. Gegen Abend wurden, etwa 6 Meilen vom Festlande entfernt, drei hohe Inseln gesichtet [7]). Am 30. kamen mehrere Eingeborene an Bord, die sich ganz manierlich betrugen und zum Dank für die erhaltenen Perlen einige Lieder sangen. Am 1. Juli war das Schiff nur zwei Meilen weiter getrieben worden. Wiederum näherten sich einige Kanus, die aber ebensowenig die sehnlichst erwarteten Lebensmittel brachten. Statt dessen wurde einem Matrosen, namens MOSES, der am Anker stand, ein Speer in einen gewissen Körperteil getrieben und darauf das Schiff mit einem Hagel von Steinen über-

---

1) Sir Charles Hardy-Inseln von Carteret, Caymana-Inseln von Maurelle.

2) Es empfiehlt sich diesen Namen beizubehalten, da die Eingeborenen selbst einen eigenen nicht zu besitzen scheinen. Die Bewohner von Buka und Nissan bezeichnen diese Gruppe mit Wuneram, während diejenigen der gegenüberliegenden Küste von Neu-Mecklenburg sie mit Aneri bezeichnen und zugleich die grössere Insel Ambitlé, die kleinere Bábase nennen. (R. Parkinson. Dreissig Jahre in der Südsee. Stuttgart 1907, p. 250., H. Schnee. Ueber Ortsnamen im Bismarck-Archipel. Mittheilungen aus den deutschen Schutzgebieten XIV. Berlin 1901, p. 239). Auf der deutschen Seekarte N°. 100 (Kaiser Wilhelms-Land, Bismarck-Archipel & Salomon-Inseln. Berlin 1891) sind diese Inseln unter dem Namen Anir eingetragen worden.

3) A Voyage to New Holland &c. in the Year 1699. (A Collection of Voyages. 3d ed. III. London 1729, p. 209.

4) JOHN HAWKESWORTH. An Account of the Voyages untertaken by Order of His Present Majesty for making Discoveries in the Southern Hemisphere. I. London 1773, p. 597.

5) Nachrichten für und über Kaiser Wilhelms-Land und den Bismarck-Archipel. II. Berlin 1886. p. 1.

6) Nach dem Obersteuermann der „Eendracht". Wahrscheinlich ist dies die Namatanai-Bucht.

7) Es sind dies, wie auch die Karte ausweist, Gardenys-Insel (Lihir), San Joseph (Masait) und San Francisco (Maur).

schüttet. Ein Kanonenschuss machte dem Leben von 12 der Angreifer ein Ende, während einer derselben in die Gefangenschaft gerict. Ihm wurde der Name des Verwundeten beigelegt, wie auch das Eiland, in dessen Nähe sich der Vorfall abgespielt hatte, Moses-Insel genannt wurde [1]). Die Mittagsbreite wurde zu $3^1/_3{}^\circ$ S. bestimmt [2]).

Am Morgen des 2. Juli gewahrte man in westlicher Richtung hohes Land (Neu-Hannover), das mit dem am vorhergehenden Tage beobachteten, als zusammenhängend angesehen wurde. Die dazwischen bemerkte schöne Bucht ist in Wirklichkeit der nordöstliche Teil der Byron-

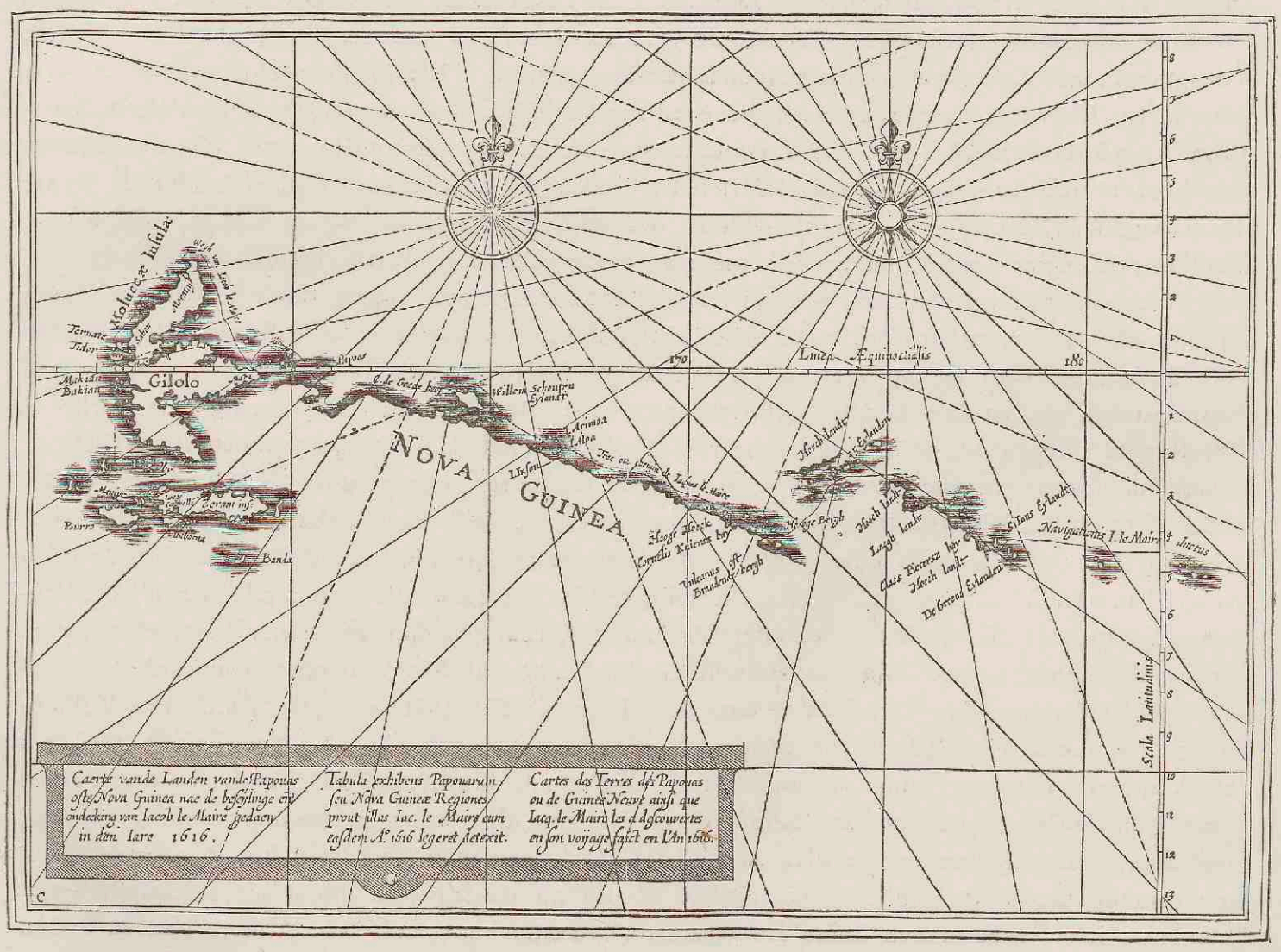



Fig. 17.

Strasse [3]). Die Mittagsbreite betrug $3^1/_4{}^\circ$ S. [4]). Es wurde in WNW. mit einem Abstande von

1) Hiermit ist Napakur, die südlichste der Gardner-Inseln, welche beiden Le Maire noch für eine Insel ansah, gemeint. Auf der Karte von N. Sanson. Mappemonde Géo-Hydrographique ou Description Générale du Globe Terrestre et Aquatique (Atlas Nouveau. Amsterdam. Pt. Mortier N°. 6. Anfang des 18. Jahrh.) findet sich diese sogar unter dem Namen Isle Moyse.

2) Im Journal *A* steht (p. 58) irrigerweise $2^1/_3{}^\circ$.

3) Auch die in dieser Meerenge liegenden Inseln, darunter Neuwerk, finden sich bereits auf der Karte eingetragen.

4) In den Journalen *B* und *C* steht irrigerweise 3° 56′, aber auch die in *A* angeführte kann nicht richtig sein. Augenscheinlich hat die Witterung die Beobachtung erschwert.

etwa 2 Meilen vom Lande gesegelt und dabei ein hoher Berg bemerkt [1]). Während des nächsten Tages hatte man noch das hohe Land zur Seite, welches aber infolge des eingeschlagenen Kurses ausser Sicht kam. Das Journal *A.* bemerkt, dass wenn man dem Rate Le Maire's gefolgt und stets an Backbordseite längs der Küste gesegelt wäre, man auch stets etwas in Sicht behalten hätte. Die Mittagsbreite wurde zu 2° 40′ S. bestimmt. An diesem Tage wurde auch St Matthias nebst den benachbarten Inseln entdeckt, ohne dass man ihnen Namen gab. „Als wir am 4. diese erwähnten 4 Eilande passiren wollten, gewahrten wir wohl 22 oder 23 andere, sowohl grosse und kleine, als hohe Inseln, die an Steuerbordseite liegen gelassen wurden, ausgenommen 2 oder 3. Sie lagen sämtlich nahe bei einander, manche 1—1½ Meilen, einige nur auf Kanonenschussweite von einander entfernt." Mittagshöhe 2° 24′—2° 30′ S. Wie die Karte (Fig. 17) bereits ausweist, gehören die „25 Eylanden" zur Gruppe der Admiralitäts-Inseln und das „Hoch landt" im besonderen ist die Grosse Admiralitäts-Insel. Ferner blieben an Steuerbordseite liegen La Vandola (Nauna), Jesus Maria (Lambutio oder Rambutio), ferner St. George-I. (Nurowa), die Johnston-Inseln, während St. Patrick-I. (Balual) u. s. w. gelegentlich des Durchfahrens der St. Andrews-Strasse an Backbordseite gelassen wurden.

Am 5. waren der von Donner und Blitzen begleitete Regen und die veränderlichen Winde der Fahrt nicht förderlich. Die Mittagsbreite wurde zu 3° 8′ S. bestimmt [2]). In den Abendstunden wurden im Westen zwei niedrige Inseln bemerkt, augenscheinlich Mole- und Mouse-Insel, die zu den Purdy-Inseln gehören. Auch der folgende Tag brachte veränderliches Wetter mit Regen und Wind. Mittagbreite 4° 10′ S. [3]). „Am Vormittage gewahrte ARIS CLAESZ. Land und zwar einen dem Gunung Api gleichenden Berg, worauf unser Schiffsmeister [WILLEM CORNELISZ. SCHOUTEN] bestätigte, dass es Banda sei", aber alsbald bemerkte man das Gegenteil, als man noch 3 oder 4 spitze Berge brennen sah, die man deshalb auch „Vulcani-Berge" nannte [4]) (*A.* pag. 59). Das auf der Karte als „Vulcanus oft Brandende bergh" bezeichnete Eiland, ist die Vulkan-Insel oder Manumudar, richtiger Manám [5]), der heutigen Karten. Auch die kleine, in der Nähe liegende Insel Aris, hatte Le Maire bereits bemerkt.

Am Morgen des 7. [8.] hatte sich die „Eendracht" bereits ein gutes Stück dem Vulkanberge genähert. Die Absicht, zwischen ihm und dem Festlande von Neu-Guinea hindurch zu kommen, misslang zunächst und wurde direkt auf die Küste zugesegelt. In ihrer Nähe gelangten einige Kanus an das Schiff, deren Insassen aber sehr furchtsam waren. Auch der Gefangene MOSES vermochte sich mit ihnen nicht zu verständigen. Als das Schiff sich noch mehr der Küste näherte, kamen 12 Boote an dasselbe, je mit 4 bis 6 Eingeborenen bemannt. Da die Papuanen keine Lebensmittel brachten und auch kein Ankergrund zu finden

1) Es ist dies der Stosch-Berg.

2) Diese Angabe fehlt in den Journalen *B* und *C*.

3) SCHOUTEN hatte diesen Berg im Jahre 1602 aus eigener Anschauung kennen gelernt. In *B* und *C* heisst es ebenfalls „*onse* Schipper vermoede..."

4) Es sind dies dieselben Inseln, denen Yñigo Ortiz de Retez am 9. August 1545 den Namen Volcanes gegeben hatte. I. Duperrey (Voyage autour du Monde sur la corvette La Coquille. Hydrographie. Paris 1827. Atlas Pl. 12) hatte dieselben Schouten-Inseln und Sir Edward Belcher (Narrative of a Voyage round the World II. London 1843, p. 78) Britannia-Archipel genannt. O. Finsch (Samoafahrten. Leipzig 1888, p. 364) hatte im Hinblick darauf, dass der Duperrey'sche Name längst für die im Norden des Geelvink-Busen liegenden Inseln vergeben war, die Bezeichnung Le Maire-Inseln vorgeschlagen, die mit Recht Anklang gefunden hat.

5) R. PÖCH. Erster Bericht von meiner Reise nach Neu-Guinea. Sitzungsber. K. Akad. d. W. Math. Nat. Kl. CXIV. Abt. 1. Wien 1905, p. 451.

war, wurde weiter gesegelt. Am Mittage befand die Vulkan-Insel sich etwa $1^1/_2$ Meilen E. z. N. von der „Eendracht" entfernt, so dass dieselbe die Stephan-Strasse im Laufe des Vormittags durchfahren hatte. Das Wasser begann eine Färbung anzunehmen, welche die Nähe eines Flusses vermuten liess, wie man denn auch Baumstämme und Äste auf dem Meere treiben sah. In der Tat befand man sich unweit der Mündung des Kaiserin Augusta-Flusses. Bald darauf tauchten drei Vulkane auf, von denen der auf der Karte als „Hooghe Bergh" bezeichnete, die Insel Lesson, die beiden anderen die Inseln Garnot und Blosseville darstellen.

Nachdem während des 8. [9.] Juli, unter Einhaltung eines westlichen Kurses, die Fahrt fortgesetzt worden und man mittags in 3° 43′ S. gelangt war, wurde am Abend in 70 Faden Ankergrund gefunden. Alsbald begaben sich 12 Eingeborene an Bord, die einige Glasperlen erhielten, aber anscheinend mehr auf Leinenzeug, Kleidungsstücke und rote Mützen erpicht waren. „Ihr Haar war pechschwarz, es waren echte Papuanen: sehr neugierig, wie die Affen." Des südlichen Windes wegen war es am nächsten Tage unmöglich in die, hinter einem Vorgebirge (Richthofen-Huk) liegende Bucht zu gelangen, so dass erst am 9. [10.] in diese eingelaufen wurde, die den Namen Cornelis Kinersz.-Bai erhielt [1]). Es ist dies die Ritter-Bucht der heutigen Karten [2]). Sofort, nachdem in 26 Faden Ankergrund gefunden worden war, machten sich die Bewohner der beiden, an dieser Bucht liegenden Dörfer, mit Weib und Kind auf, um die „Eendracht" zu besichtigen. Die von ihnen mitgebrachten Kokosnüsse wurden gegen Glasperlen eingetauscht. Am 10. kamen abermals viele Menschen an Bord, die aber nicht mehr als 40—50 Kokosnüsse mitgebracht hatten. „Es waren rechtschaffene Menschenfresser von hässlicher Farbe, die seltsame Zierraten am Halse, aus Muscheln und Schnecken, sowie Eberhauern verfertigt, trugen.... Die Frauenbrüste hingen bis zum Nabel, einem Darm gleichend, herab; der Bauch war so gross wie eine Tonne und auf dem, mit einem Buckel versehenen Rücken sass ein Kind, die Beine waren spindeldürr ..." Die Journale *B.* und *C.* wissen noch zu berichten, dass an dem genannten Tage als Ration für den Mann und die Woche ausgegeben wurden 5 Pfund Brot, $1^1/_2$ Mutsje [3]) Öl, $1^1/_2$ Mutsje Wein, nebst einem Gläschen (Pumpelken) Branntwein per Tag. „Alles was an Erbsen, Bohnen, Grütze, sowie an Fleisch, Speck und Fischen vorhanden gewesen, war aufgezehrt worden und wir wussten nicht einmal, wo wir waren.... hatten überhaupt keine Gewähr dafür, dass das Land längs deren Küste wir tagtäglich segelten, Neu-Guinea war, wie vermutet wurde. Denn die Karten, welche wir besassen, glichen nicht den Ländern, wo wir uns befanden." Da es nicht gelang weitere Lebensmittel zu erhalten, wurde am 11. [12.] vor Tagesanbruch der Anker gelichtet. Im Laufe des Tages wurden zwei Inseln, die eine hoch, die andere niedrig, passirt [4]), worauf

1) Der Bezeichnung Cornelis Kniersz.-Bai der Karte beruht auf einem Stichfehler. Dieser bereits einmal erwähnte Steuermann hatte sich in dem am 12. Februar 1616 abgefassten Protokoll als Cornelis Kinersz. aus Rijndam unterzeichnet (Journal *A.*, p. 29).

2) P. Sprigade und M. Moisel (Deutsch-Neu-Guinea. Westliches Blatt. Berlin 1903. Grosser Deutscher Kolonial-Atlas N°. 26.) haben der weiten, flachen Bucht, an deren Westende die „Eendracht" am 8. Juli vor Anker gegangen war, diesen Namen gegeben, jedoch mit Unrecht, wie aus dem Text und der Karte hervorgeht. — Ausserdem möge noch bemerkt werden, dass der einzige wesentliche Unterschied zwischen den Karten der Journale *A.* und *B.*, bezw. *C.* darin besteht, dass bei *A.* die Cornelis Kinersz.-(Ritter-)Bucht, der Wahrheit näher kommend, tiefer in das Land eindringend dargestellt worden ist. Daneben findet sich im Westen eine weitere Bucht, die heutigentags Nachtigal-Bai genannt wird. Das dieselbe begrenzende Vorgebirge „Hooge Hoeck" wird jetzt Kap Dallmann genannt.

3) 1 Mutsje = $1^1/_2$ Deciliter.

4) Es sind dies die Inseln Kairu (D'Urville) und Muschu (Gressien). Der Karte zufolge wurde auch Babuin (Meta-Insel), sowie wahrscheinlich Guap, gesehen.

nachmittags noch ein niedriges Eiland in Sicht kam, an dem während der Abendstunden vorbeigefahren wurde [1]).

Am 12. kam eine kräftig einsetzende, westliche Strömung dem Vorwärtskommen sehr zu statten. Die Mittagsbreite betrug 2° 58′ S. Während der beiden nächsten Tage wurde längs der Küste, jedoch immer in 4 bis 5 Meilen Entfernung gesegelt. Im Journal *A*. (pag. 60) heisst es unter dem 14. Juli; „Unser Präsident [JACQUES LE MAIRE] wäre gern mehr in der Nähe derselben gefahren, um die Karte besser anfertigen zu können, aber unser Kapitän [SCHOUTEN] hat Furcht vor dem Lande ..... Nunmehr erkannte unser Pilot, der immer behauptet hatte, dass wir an die Südküste gelangen würden, dass es die Westküste [sic!] von Neu-Guinea war, an der wir uns befanden, worüber er sich in sehr desperaten Worten erging" [2]).

Am 15. mittags erreichte das Schiff, mit gleichbleibendem, günstigem Winde und Strome, zwei niedrige, mit Kokospalmen bedeckte Inseln, nachdem es zuvor längs eines sandigen Strandes [der Walckenaer-Bai] und dreier kleiner Inseln [3]) — wie die Karte ausweist — gefahren war. Die Breite wurde zu 1° 56′ S. bestimmt [4]). Die „Eendracht" hatte demnach innerhalb reichlich 100 Stunden über 550 km. zurückgelegt. Nachdem man von Westen her in den Eingang der zwischen den Inseln „Moa" und „Insu", die aber in Wirklichkeit Insu Moar und Insu Manai heissen, gelangt war, wurde ein Boot zum Loten ausgesetzt. Während die Matrosen hiermit beschäftigt waren, kamen 2 bis 3 Kanus heran [5]). Als nun einer der Insassen Anstalten traf einen Pfeil zu entsenden, wurde erst blind und alsdann scharf geschossen. Da man an Bord einen Überfall des Bootes vermutete, wurden zwei Kanonenschüsse nach der Insel abgefeuert, der eine nach dem Haine, der andere nach dem Strande, an dem die Eingeborenen haufenweise standen. Nachdem somit der Schrecken unter die Leute gefahren war, der sich in einer sofortigen Flucht äusserte, wurde ein bemanntes Boot unter der Führung von SCHOUTEN nach dem kleinen Eilande abgefertigt. Als die Eingeborenen bemerkten, dass es auf eine Landung abgesehen war, „vochten sy soo furieus en manlick", dass sie 16 Mann mit ihren Pfeilen verwundeten. „D'onse stonden oock niet stil / en speeldeder met Steen-stucken ende Musquetten onder dat het stoof". LE MAIRE, der das Gefecht vom Schiffe aus beobachtet hatte, liess noch 7 bis 8 Schüsse abgeben, worauf die Eingeborenen mit Verlust abzogen [6]).

Am 16. [17.] wurde tiefer in die Meerenge eingefahren, um darauf in $6^1/_2$ Faden [7]) zu ankern. Alsdann ging ein Boot nach der kleinen Insel [Insu Manai] ab, um Kokosnüsse zu holen, von denen 260 Stück heimgebracht wurden. Abends stellte sich ein Eingeborener ein mit dem Auftrage um Frieden zu bitten, der am nächsten Tage auch wieder hergestellt

---

1) Die Inseln Bertrand und Gilbert.

2) Hier muss SCHOUTEN ganz entschieden in Schutz genommen werden. Wie wir oben (p. 63) gesehen haben, hatte er in dem am 18. Mai abgehaltenen Schiffsrat ausdrücklich beantragt einen mehr nördlichen Kurz einzuschlagen, um der Südküste zu entgehen und längs der Nordküste fahren zu können. Diesem Antrage war auch Folge gegeben worden.

3) Es sind dies die kleinen Inseln Masi-Masi, Jamna und Mademo.

4) Den Journalen *B*. und *C*. zufolge; in *A* (p. 60) steht irrigerweise $4^1/_4$° S.

5) Wie F. S. A. DE CLERCQ (De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardrijksk. Genootsch. (2) X. 1893, p. 985) mitteilt, führen diese Inseln bei den fremden Händlern den gemeinsamen Namen Wakdé.

6) In den Journalen *B*. und *C*. ist die Lesung eine etwas abweichende, indem hier erzählt wird, dass Schouten nach Insu Manai mit der Absicht gefahren sei, um Kokosnüsse zu holen, worauf die Eingeborenen die Landung zu verhindern gesucht hätten. *A*. und *C*. stimmen darin überein, dass Schouten während des Gefechtes unter eine Bank gekrochen sei, um nicht von den Pfeilen getroffen zu werden.

7) 9 Faden den Journalen *B*. und *C*. zufolge.

wurde und sich dadurch äusserte, dass im Austausch gegen Messer, verrostete Nägel und Glasperlen, alles, was man verlangte, gebracht wurde.

Bereits in der Frühe des 18. [19.] stellten die Eingeborenen sich in einer solchen Zahl wieder ein, dass die Mannschaft während des ganzen Tages alle Hände voll hatte, um die laut gewordenen Wünsche befriedigen zu können. Die erworbenen 960 Kokosnüsse bildeten eine sehr willkommene Ergänzung des Mundvorrates. Den Matrosen war am 19. [20.] gestattet worden in der Nähe der grossen Insel [Insu Moar] zu fischen. Beim Einziehen der Netze boten die Bewohner hülfreiche Hand. Das entfernt liegende, höhere Eiland Niru Moar nannten sie Arimoa [1]). Auch an diesem Tage strömte von allen Seiten das Volk herbei, sich an Bord gegenseitig verdrängend, um möglichst schnell der begehrten Glasperlen habhaft zu werden. Am 20. [21.] waren mit Tagesgrauen bereits 20 Kanus, darunter grosse Segelprauen, zur Stelle. Das Endresultat des Güteraustausches war eine so grosse Zahl der Kokosnüsse, dass auf den Mann gegen 50 Stück kamen. Bei der Besichtigung der Schiffe wurde keine übergrosse Neugier zur Schau getragen, weshalb die Vermutung laut wurde, dass diese Inseln bereits von den Spaniern besucht worden seien, welche Schlussfolgerung auch aus den vorgefundenen Töpferwaaren gezogen wurde. Infolge des sich auftuenden günstigen Windes wurde noch an demselben Tage der Anker gelichtet und WNW. gesegelt, wobei die drei Arimoa-Inseln passirt wurden. Nachdem das anfänglich trübe Wetter sich am 21. [22.] aufgeklärt hatte, gewahrte man nichts als Inseln. Die Mittagshöhe wurde zu 1° 13′ S. bestimmt. Am nächsten Tage wurden 14 Inseln gesehen, so dass die „Eendracht" sich noch immer in der Nähe der Padaaido-Inseln befunden haben muss. Sie waren dicht bewaldet und anscheinend unbewohnt. Mittagshöhe 1° S. Es wurde nunmehr der Beschluss gefasst, diese Inseln im Norden zu umfahren und darauf wieder die Küste von Neu-Guinea aufzusuchen. Nachdem während der Nacht geankert worden war, wurde die Fahrt am 23. [24.] wieder aufgenommen, aber erst gegen Abend bemerkte man ein Vorgebirge, von dem aus 9 Prauen, auf das Schiff abkommend, bemerkt wurden. Die Leute brachten Kokosnüsse, Pisangs, gebratene Fische u. s. w., die gegen Perlen und Messer eingetauscht wurden. Aus dem Besitz von Schüsseln von gemaltem Steingut wurde geschlossen, dass auch hier bereits spanische Schiffe gewesen waren. In dieser Ansicht wurde man bestärkt durch die „gelben indianischen Perlen, dem Bernstein gleichend, die der Präsident einer Frau abkaufte" [2]).

Während des 24. [25.] Juli wurde längs einer schönen, grossen Insel gesegelt, „dat gaven wy de naem van Willem Schouten Eylant [3]) nae onse Schipper." Die Bestimmung der Mittagsbreite ergab 0° 30′ S. [4]).

---

1) Wie die Karte (Fig. 17) bereits richtig angiebt, besteht die Gruppe aus drei Inseln, deren Namen lauten Niru Moar, Lansutu und Liki. Die erstgenannte ist die höchste und wurde bereits 1545 von den Spaniern gesehen. Die Weltkarte von Mercator (1569) nennt sie Arimo. Die Matrosen der „Eendracht" hatten Arimoa herausgehört und seit dieser Zeit führt die ganze Gruppe den Namen Arimoa-Inseln. Die fremden Händler sagen Armofin anstatt Niru Moar und F. S. A. de Clercq (De West- en Noordkust van Nederl. Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) X. 1893, p. 984) meinte, dass Arimoa aus der Verstümmelung jenes Wortes entstanden sei, jedoch mit Unrecht. Die Händler bezeichnen die Arimoa-Inseln mit Kumamba-Inseln, ein Name der auch sonst weite Verbreitung gefunden hat. Die Annahme von P. J. B. C. Robidé van der Aa, dass die Inseln „Insou" und „Moa" zu den Arimoa-Inseln gehören, beruht natürlich auf einem Irrtum. (Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 984).

2) Die Mehrzahl der Gegenstände wird auf dem Wege des Handelsverkehrs mit den Molukken dorthin gelangt sein.

3) Heutigentags wendet man die Pluralform an, da es zwei, nur durch eine sehr schmale Meerenge getrennte Inseln, Supiori und Wiak, sind.

4) Im Journal *A.* (p. 63) steht irrigerweise 0° 20′ S.

Das Westkap erhielt den Namen Kap der Guten Hoffnung „omdat wy nu voorseecker waren / waer wy leefden en goede hoop haddē, om in cort by onse Lantsluyden te comen." Hätte LE MAIRE geahnt, welche bittere Enttäuschung in Batavia seiner harrte, so hätte er wohl eine andere Bezeichnung gewählt. Leider ist die Lage der Schrift auf der Karte (Fig. 17) nicht eindeutig und so haben die Kartographen, ohne sich den Text anzusehen, dieses Vorgebirge nach der Nordwesthalbinsel verlegt, wo dasselbe unter 0° 18′ S. seinen Platz dauernd zu behaupten gewusst hat [1]).

An Steuerbordseite war noch eine kleine Insel bemerkt worden, die den Namen Jakobs-Eiland erhielt, weil die Entdeckung derselben auf den St. Jakobs-Tag fiel. Der wirkliche Name ist Mios Korwar oder Aifondi [2]). Darauf entschwand das Land dem Gesichtskreise, worüber LE MAIRE sehr erfreut war, da alles so gut und seiner Berechnung gemäss verlief. Beschlossen wurde zwischen Neu-Guinea und Halmahera hindurchzusegeln und südlich von der Linie zu bleiben.

Während der Tage des 25. [26.] und 26. [27.] wurde in SSW. viel Land gesehen, anfänglich niedrig, darauf höher und höher werdend. Da es am Abend des letzterwähnten den Anschein hatte, als ob man in einen Sack geraten war [3]), wurde ein nördlicher Kurs eingeschlagen, infolge dessen — wie man irrigerweise meinte — die Jakobs-Insel nochmals, und ausserdem zwei kleinere Inseln gesichtet wurden [4]).

Am Morgen des 27. [28.] meinte man die Küste von Neu-Guinea aufs neue zu erblicken, in Wirklichkeit hatte man aber diejenige der grossen Insel Waigëu vor sich. Mittags lag das Schiff unter 0° 29′ S. [5]) und liess sich bei Windstille von der Strömung treiben. Am 29. [30.] war das Wetter trübe und regnerisch. Gegen Mittag hatte die „Eendracht" sich der Küste bis auf eine Entfernung von $^1/_2$ Meile genähert und wurden mehrere kleine Inseln, wohl Bon (Boni) und Manorom (Manuaram), bemerkt [6]). In der Richtung W. z. S. wurde die Fahrt längs des Landes (Nordküste von Waigëu) fortgesetzt, um während der Nacht wieder das hohe Meer aufzusuchen. Um diese Zeit fand ein nicht lange währendes Seebeben statt, das aber kräftig genug war, um die Matrosen zu veranlassen aus den Kojen zu springen [7]). Man

---

1) Zum erstenmale findet sich diese Darstellung auf der Karte „Oosterdeel van Oost Indien" von Arnold Colom (Zee-Atlas ofte Waterwereldt. Amsterdam ca. 1650., 2. Aufl. 1655; Facsimile-Druck in: Remarkable Maps of XV$^{th}$, XVI$^{th}$ and XVII$^{th}$. Centuries. II. Amsterdam 1895, N$^{o}$. 14). Auf der Karte von Huych Allardt „India quae Orientalis dicitur, et insulae adiacentes." Amsterdam ca. 1652/53. (Facsimile-Druck: Remarkable Maps II—III. Suppl.) ist die Schrift derartig angebracht, dass man im Zweifel darüber sein kann, ob mit dem Kap der Guten Hoffnung ein Vorgebirge auf Neu-Guinea oder das Nordwestkap von Supiori gemeint ist. Eine weitere und damit allgemeine Aufnahme findende Verbreitung dieses Irrtums erfolgte durch die Karten von Tasman. Nur ein einziges Mal wurde später, als es bereits zu spät war, durch P. Melvill von Carnbée der Versuch gemacht diesem Kap seinen ursprünlichen Platz wieder anzuweisen. (Atlas van Nederlandsch-Indië. Batavia 1853—62. II. N°. 26).

2) Es ist dies dieselbe Insel, welcher Dampier (1700) den Namen Great Providence gab, zugleich eine der Stephens-Inseln von Carteret (1767).

3) In Wirklichkeit der östliche Eingang der Gaman- oder Dampier-Strasse. P. A. LEUPE (De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 1873, p. 177) befindet sich im Irrtum, wenn er meint, dass die „Eendracht" in die zwischen Salawati und Neu-Guinea befindliche Meerenge geraten sei.

4) Das Schiff blieb viel zu weit von Aifondi entfernt, um dieses kleine Eiland nochmals erblicken zu können, wohl aber konnten die unweit der Südostecke von Waigëu liegenden Inseln Wajam und Waisom gesichtet werden.

5) Nach dem Journal *B*. 0° 22′ S.

6) Nach Ausweis der Karte muss an diesem oder an dem vorhergehenden Tage auch das zu den Aju-Inseln gehörende Eiland Baba bemerkt worden sein.

7) Die Journale *B* und *C* verlegen das Beben in die Nacht vom 28/29. Juli.

glaubte auf ein Riff gestossen zu sein, doch fand das sofort ausgeworfene Lot keinen Grund.

Am 30. [31.] Juli wurde das vom Schiffe aus bemerkte Land anfänglich für eine Insel angesehen, beim Näherkommen stellte sich indessen heraus, dass dasselbe in einen Sack geraten war, in welchem es sich noch am nächsten Tage befand. Ohne Zweifel war die „Eendracht" in eine der grossen Buchten, die sich an der Nordküste von Waigëu befinden, eingelaufen. Am 1. [2.] August war man unter $^1/_5°$ S. gelangt, zugleich aber wurden Inseln bemerkt, die noch nördlich vom Äquator lagen. Es sind dies Uranie (Mètjé), Coquille (Bakh), Quoy (Ginmanimon) und Stéphanie (Jen), die zu den Jen-Inseln gehören. Während des folgenden Tages wurde die Linie passirt [1]). Am 3. [4.] kamen bei westlichen Kurse an Steuerbordseite [2]) viele Inseln in Sicht, worauf das Schiff in ein mit Riffen besetztes Gebiet gelangte [3]). „De President achtede dit de droochte te wesen / die in alle Caerten beneden de Papoos legghen." Man war daher der Meinung, dass „het lant van Nova Guinea" hier sein Ende erreicht habe. Nach den Journalen *B* und *C*, befand man sich in 0° 45′ N.

Wir eilen zum Schluss. Am 5. [6.] August ankerte die „Eendracht" bei Maba [4]) an der Südostküste von Halmahera. Nachdem diese Insel sammt Morotai umfahren worden war, erfolgte am 17. [18.] September das Eintreffen auf der Reede von Ternate, wo sich damals der Hauptsitz der Ost-Indischen Kompanie befand. Der Generalgouverneur LAURENS REAEL bereitete den Seefahrern einen freundlichen Empfang. „Hij tracteerde haer magnifelick", wie es im Journal *A* (p. 69) heisst.

Am 26. [27.] September trat LE MAIRE die Weiterfahrt an, um am 29. [30.] Oktober auf der Reede von Jakatra, dem späteren Batavia, vor Anker zu gehen. Der am folgende Tage eintreffende, neuernannte Generalgouverneur, Jan Pietersz. Coen, — der Todfeind ISAAC LE MAIRE's — ordnete, wie bereits erwähnt, die Beschlagnahme der „Eendracht" an.

Am 15. Dezember traten JACQUES und DANIEL LE MAIRE, WILLEM CORNELISZ. SCHOUTEN nebst 10 Mann der Besatzung auf dem Admiralsschiff „Amsterdam", der von JORIS VAN SPILBERGEN befehligten Retourflotte, die Heimfahrt, von Bantam aus, an. ARIS CLAESZ., und CLAES PIETERSZ. waren mit 10 anderen Leuten auf der, ebenfalls zu diesem Geschwader gehörenden „Zeeland" untergebracht worden, während der Rest der Mannschaft in den Dienst der Kompanie trat.

„Den 31. [December 1616] overleedt dese werelt de couragieuse en vrome Jongelinck / gheweest hebbende onse President Ja[c]ques le Maire, wiens lust en diligentie treffelick heeft ghebleecken de gantsche reyse / om die met groote eere uyt te voeren / en te volbrenghen." —

**Cornelis Dedel** 1616..

Unter den Neu-Guinea-Reisenden wird wiederholt der Advokat CORNELIS DEDEL oder D'EDEL genannt, jedoch mit Unrecht. Es hat mit demselben die folgende Bewandtnis: JACQUES LE MAIRE hatte während seines Aufenthaltes in Ternate LAURENS REAEL Mitteilung von den ihm mitgegebenen Aufzeichnungen über die Terra Australis gemacht, worauf dieser am

1) Die Journale *B* und *C* lassen die „Eendracht" bereits am 31. August [1. Septbr.] die Linie passiren und geben die am 1 [2.] Septbr. gefundene Breite zu 0° 15′ N. an.

2) Nicht Backbordseite, wie es im Journal *A* heisst.

3) Es sind dies die unter dem Namen Ormsbee, Winchester, Aurora bekannten Riffe.

4) JAMES BURNEY meint irrigerweise, dass die Lage dieses Ortes mit derjenigen der Insel Gébé übereinstimme. (A Chronological History II. London 1806, p. 434).

8. Oktober 1616 den Befehl erliess, ein Schiff „tot ontdeckinge vant Zuytland — Nova Guinea ende dependentien" auszurüsten. STEVENS VAN DER HAGEN wurde beauftragt das Schiff „JAGER", von Amboina oder Banda aus, in See stechen zu lassen, während der erwähnte DEDEL am 21. Oktober mit der Führung betraut wurde. Kaum zu diesem Zweck auf Amboina angelangt, traf dort die Nachricht ein, dass zwei englische Fahrzeuge sich auf dem Wege nach Pulu Run (Banda-Inseln) befänden. STEVEN VAN DER HAGEN fertigte unmittelbar darauf die Schiffe „Morgenster", „Oud-Hoorn" und „Jager" unter dem Kommando von DEDEL nach Banda ab, um die Einnahme einer Ladung Muskatnüsse, sowie Muskatblüte, seitens der Engländer zu verhindern. Hier angelangt, erachtete dieser die ihm zur Verfügung stehende Macht für unzureichend, so dass er den „Jager", mit der Bitte um weitere Hülfstruppen, nach Amboina zurücksandte. Inzwischen wurden aber die beiden anderen Schiffe durch einen heftigen Sturm in östlicher Richtung verschlagen und gelang es DEDEL nur mit grosser Mühe, auf dem „Morgenster", die Reede von Amboina zu erreichen. Aufs neue ausgesegelt, glückte es ihm noch eines der erwähnten englischen Schiffe, unweit der Küste von Ceram, aufzubringen.

Nochmals — im Monate Mai oder Juni 1617 — nach Ceram beordert, starb DEDEL 6 Tage, nachdem er Banda verlassen, so dass die beabsichtigte Entdeckungsfahrt überhaupt unterblieb [1]).

**Schiff „Vos" 1618.**

A. HAGA meint mit grosser Wahrscheinlichkeit annehmen zu können, dass die Jacht „Vos", welche im November 1618 den zum Vizegouverneur von Banda ernannten WILLEM VAN ANTZEN an seinen Bestimmungsort hatte bringen sollen und auf der Fahrt dorthin abgetrieben war, die Papuanischen Inseln, sowie die Südwestküste von Neu-Guinea berührt habe. Bei dieser Gelegenheit hätten einige der erstgenannten den Namen Vos-Inseln erhalten [2]). L. C. D. VAN DIJK hatte in der Tat auf seiner Karte diese Inseln dorthin verlegt, wo sich Pandjang und Eka befinden [3]). Demgegenüber ist zu bemerken, dass bereits RUMPHIUS mitgeteilt hat, dass dieselben „beoosten het groote Papoësche Eiland Messoal [Misol]" liegen [4]). Wie ich an anderer Stelle bereits nachgewiesen habe, sind damit die Daram-Inseln (Falsche Pisangs) gemeint [5]).

**Schiff „Wapen van Amsterdam" 1619(?).**

In der am 29. Januar 1644 ausgefertigten Instruktion für TASMAN findet sich der folgende Satz: „Sedert is de vorder ondeckinge van de onbekende oost- en suijderlanden / door gebrek van overige schepen / tot den Jare 1623 suspens gebleven / maer is Interum [sic!] in 't Jaer 1619, 't schip 't wapen van Amsterdam (Banda in 't derwaerts varen voorbij drijvende)

---

1) L. C. D. VAN DIJK. Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief. I. Amsterdam 1859, p. VII, VIII.
P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 7.
J. E. HEERES. Het Aandeel der Nederlanders in de ontdekking van Australië. Amsterdam. 1899, p. 7, 8.

2) Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia. 's Gravenhage 1884, p. 32.

3) Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief. I. 's Gravenhage, 1859 p. II Anm. b. wird ein Ausspruch von Aert Gijsels aus dem Jahre 1635 wiedergegeben, dass man von der Küste von Ceram aus, in der Nähe der Insel Seylamme unweit Rarakit, die Vos-Eilande deutlich zu unterscheiden vermöge, was ganz unmöglich ist.

4) D'Amboinsche Rariteitkamer. Amsterdam 1705, p. 315.

5) Het Aandeel van Rumphius in het mineralogisch en geologisch onderzoek van den Indischen Archipel. Rumphius-Gedenkboek. Amsterdam 1902 p. 161.

aen de zuijtcust van Nova Guinea geraect / daermede eenige van deszelfs volck dootgeslagen sijn van de barbare inwoonders / oversulcxs geene seeckere cuntschap van 's lands gelegentheyt vernomen" / . . . [1]).

Die Richtigkeit dieser Angabe ist in Zweifel gezogen werden. Es erscheint daher zur Klarstellung dieser Angelegenheit geboten die Erlebnisse dieses Schiffes in den zunächst liegenden Jahren zusammen zu stellen.

Unter dem 22. August 1617 berichtet JAN PIETERSZ. COEN an den Rat der XVIIcr: „Oud-Hoorn .... om d'Oost in veel onbekende eilanden gedreven en daarna door verleiding van stroom op Boeton vervallen en met het Wapen van Amsterdam na groot perijkel den 1ste Junij 1617 te Jakatra" angekommen [2]).

Das Schiff wurde darauf bestimmt nach Holland zu fahren, blieb aber schliesslich zurück, da keine genügende Ladung vorhanden war, wie dies aus einem Schreiben vom 9. November 1617 hervorgeht [3]). Wenige Tage darauf segelte dasselbe nach Japara, um Reis einzunehmen und fuhr am 13. wieder ab, um diese Ladung nach Amboina und Banda zu bringen. Am 8. August 1618 kehrte dasselbe nach Bantam zurück [4]).

Am 2. Januar 1619 nahm das „Wapen van Amsterdam" an dem Seegefecht gegen die Engländer teil und begleitete darauf den Generalgouverneur COEN nach Amboina [5]), wo die Ankunft am 4. Februar erfolgte. Am 5. April segelt das Schiff nach dem Westende von Madura und trifft hier am 2. Mai ein [6]). Endlich wird noch berichtet, dass dieses Fahrzeug mit 16 anderen Schiffen am 28. Mai desselben Jahres vor Jakatra lag [7]).

Wie aus dem Vorstehenden sich ergiebt, muss es als völlig ausgeschlossen angesehen werden, dass das erwähnte Ereignis im Jahre 1619 stattgefunden hat. HAGA meint nun, dass der in der TASMAN'schen Instruktion erwähnte Vorfall auf das Schiff „Oud-Hoorn" zu beziehen sei [8]). Trotzdem bei einer derartigen Annahme weder die Jahreszahl, noch der Name des Schiffes stimmen würde, halte ich es für wahrscheinlich, dass Haga im Rechte ist. Die erwähnte Notiz dürfte sich demnach auf die auf der vorigen Seite besprochene Fahrt unter Corn. Dedel beziehen [9]).

---

1) JACOB SWART. Instructie of lastbrief voor den Schipper Commandeur Abel Jansen Tasman, in 1644. TINDAL en SWART. Verhandelingen en Berigten betrekkelijk het Zeewezen. IV. Amsterdam 1844, p. 70; auch Journaal van de reis naar het onbekende Zuidland, in den Jare 1642, door Abel Jansz. Tasman ..... Amsterdam 1860, p. 24.

2) L. C. D. VAN DIJK. Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief. I. Amsterdam 1859, p. VII, Anm.

3) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland. Amsterdam 1868, p. 25.

Dieser berichtigt auch die Angabe von van Dijk, dass das Schiff im Jahre 1617 nach Holland gesegelt und mit Willem Jansz. als Befehlhaber im folgenden Jahre zurückgekehrt sei. Wie Leupe des Näheren auseinandergesetzt hat, war es das Schiff „Mauritius", auf welchem sich Jansz. am 4. Januar 1618 eingeschifft hatte, um jedoch nach seiner Ankunft vor Bantam auf „'t Wapen van Amsterdam" versetzt zu werden. (Willem Jansz. van Amsterdam und Willem Jansz. van Amersfoort. Bijdr. t. d. T. L. en Vk. (3) VII. 1872, p. 311).

4) L. C. D. VAN DIJK. l. c. pag. 9.

5) J. K. J. DE JONGE. De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indië. IV. 's Gravenhage 1869, p. XXXVII.

6) Kroniek van het Historisch Genootschap te Utrecht. XXVI. 1871. Utrecht 1872, p. 557.

7) Missive van den Gouverneur Generaal van Indië, Jan Pieterss. Koen, aan de Admiraliteyt te Amsterdam. (1619). J. J. Dodt van Flensburg. Archief voor kerkelijke en wereldsche geschiedenissen, inzonderheid van Utrecht. VII. Utrecht 1848, p. 195, 201, 202.

8) Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 32.

9) Hinsichtlich des „Wapen van Amsterdam" findet sich auch noch die folgende Notiz in einem Schreiben vom 9. September 1620: „'T sedert eenige jaren herwaarts is aen ons gerapporteerd, d'ontdecking ende discouvreeren van een groot land gelegen besuyden Java, dat als het eerst gerelateerd is bij 't schip d'Eendracht, Zeewolff, 't Wapen van Am-

**Jan Vos 1622.**

Am 5. Juli 1622 traf auf der Reede von Batavia ein Boot mit 10, und drei Tage später ein solches mit 36 Mann ein, die auf dem englischen Schiffe „Trial", auf den unter 20° 10′ S., unweit der Westküste von Australien liegenden Klippen Schiffbruch erlitten hatten. Die unter dem Befehl von JAN VOS unmittelbar darauf ausgerüsteten Schiffe „Haringh" und „Hazewint" („Windhund") wurden beauftragt ihren Kurs nach dem Südlande zu nehmen, während von Neu-Guinea nirgends die Rede ist [1]). Es läge daher keine Veranlassung vor, des Unternehmens an diesem Orte zu gedenken, wäre es nicht, dass mehrere Autoren JAN VOS eine nach Neu-Guinea unternommene Fahrt zuschreiben [2]).

Das ganze Projekt gelangte überhaupt nicht zur Ausführung. Am 29. September waren die Schiffe segelfertig. Kaum waren sie jedoch aus der Sunda-Strasse ausgelaufen, als ihnen das Schiff „Mauritius" in einer derartigen Verfassung begegnete, dass es geboten erschien, dasselbe nach Jakatra (Batavia) zu geleiten. Darauf wurde das „Wapen van Rotterdam", welches nach der an der Südküste von Java liegenden Dirck de Vries- (westl. Panandjang-) Bai getrieben war, aufgesucht und ebenfalls in sicheren Port gebracht. Diese Hülfeleistungen hatten aber so viel Zeit beansprucht, dass der günstige Monsun zum grössten Teile verstrichen war und von dem Antritt der Fahrt Abstand genommen werden musste [3]).

**Jan Carstensz[oon] 1623.**

Nachdem die von der Kompanie stets aufs neue geplanten Fahrten nach Neu-Guinea jedesmal durch unvorhergesehene Zwischenfälle einen Aufschub erlitten hatten, gelang es endlich den Bemühungen des Gouverneurs von Amboina, HERMAN VAN SPEULT, die Jachten „Pera" und „Arnhem" zu diesem Zwecke angewiesen zu erhalten. Ursprünglich war der Oberbefehl JOHANNES STEYNS zugedacht worden, doch nachdem dieser am 24. Dezember 1622 gestorben war, wurde JAN CARSTENSZ[OON] mit dem Kommando betraut. Sein, auf der „Pera" geführtes Journal ist zuerst von L. C. D. VAN DIJK [4]) und später nochmals, aber korrekter, von J. E. HEERES [5]) veröffentlicht worden. Wir müssen bei dieser für die Entdeckungsgeschichte wichtigen Fahrt etwas länger verweilen.

---

sterdam". (P. A. Leupe. De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland p. 34, 35). Van Dijk hatte (l. c. pag. 2 Anm.) bei „'t Wapen" bereits ein Fragezeichen gesetzt und Heeres theilt mit, dass die Handschrift an dieser Stelle unleserlich geworden ist, dass aus inneren und äusseren Gründen anzunehmen sei, dass hier das Wort „ende" (und) gestanden habe (Abel Jansz. Tasman's Journal of his Discovery ..... Amsterdam 1898, p. 95, Anm. und Het Aandeel der Nederlanders. Leiden 1899, p. 13, Anm.).

1) L. C. D. VAN DIJK, l. c. pag. 4, 5.
P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland, p. 38—43.
P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 7.
J. E. HEERES. Het Aandeel der Nederlanders, p. 18—21.

2) O. BAUMANN. Uebersicht der Forschungsreisen nach Neu-Guinea. Mitthlg. k. k. geogr. Ges. Wien. XXV. 1882, p. 229.
MAXIMILIAN KRIEGER. Neu-Guinea. Berlin [1899]. p. 4.

3) Bereits bei der Ankunft am Kap der Guten Hoffnung waren von der „Mauritius" 60 und von dem „Wapen van Rotterdam" 50 Mann gestorben. Ausserdem gab es viele Kranke. Die Voraussage, dass diese Schiffe noch „in grote misserie sullen geraecken", sollte nur zu sehr in Erfüllung gehen. (Rapport van personen komende uit Oost-Indië [1622]. Kroniek van het Historisch Genootschap te Utrecht. (6) II. 1871. Utrecht 1872, p. 337).

4) Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief I. Amsterdam 1859, p. IV, 1—56.

5) Het Aandeel der Nederlanders in de Ontdekking van Australië. Leiden 1899, p. 21—47; siehe ferner: P. A. LEUPE. Jan Carstensz. Bijdr. t. d. T. L. en Vk. (2) II. 1859, p. 43—46.
P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland. Amsterdam 1868, p. 44—45.
P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea en de Papoesche eilanden. Bijdr. t. de T. L. en

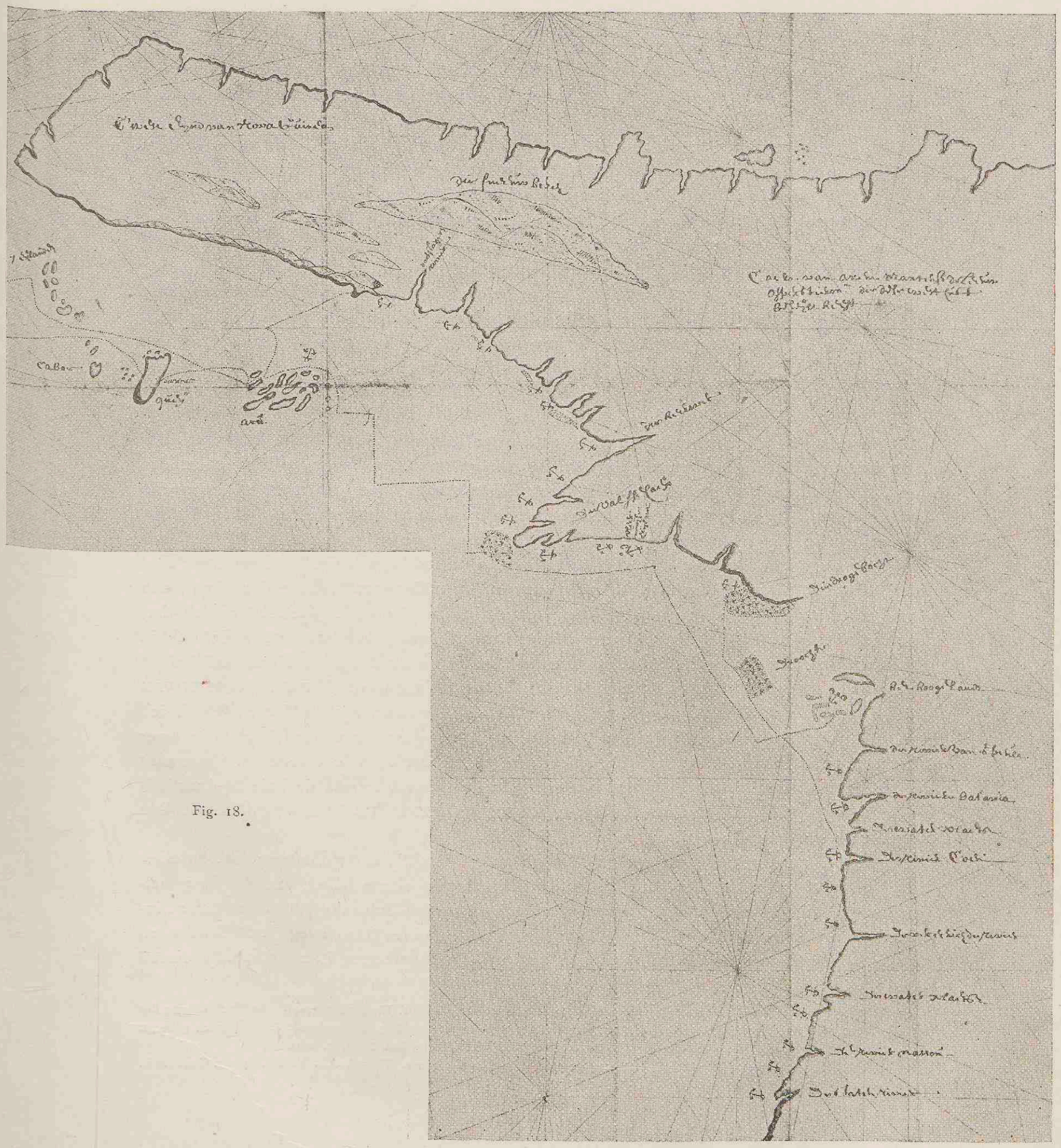


Fig. 18.

Am 21. Januar 1623 wurde Amboina verlassen und zunächst nach Banda gesegelt, wo die Anker am 26. gelichtet wurden. Nach einem Besuche der Kei-, sowie der Aru-Inseln erfolgte am 4. Februar die Weiterfahrt „naer het eijlandt in eenige carten geteekent staet Ceram ende andere de Papues." Am 7. Februar wurde hohes Land gesichtet und die Mittagsbreite zu 4° 57′ bestimmt. Der folgende Tag fand die Schiffe in 4° 27′. Am 9. wurde dem Lande zu gesegelt und befand man sich des Mittags unter 4° 17′. Der südliche Teil des Landes lag vom Schiffe aus in E. und N. In dem abgehaltenen Schiffsrat wurde der Beschluss gefasst zu landen, zumal aus gewissen Schriften hervorging, dass man das „Goldeiland" vor sich habe. Dementsprechend wurde am 11. ein Boot gestrichen und an Land geschickt. Dasselbe kehrte abends mit dem Bericht zurück, dass, da eine Landung sich infolge der heftigen Brandung nicht habe ermöglichen lassen, man in einen Fluss eingefahren und zwei Meilen weit stromaufwärts gerudert sei, ohne einen Menschen zu gewahren, erst bei der Rückkehr habe man an der Mündung frische Fussspuren bemerkt. Mehr landeinwärts stand das Land an vielen Stellen unter Wasser, jedoch in einer Entfernung von 5, 6 oder 7 Meilen vom Strande erwies sich dasselbe als gebirgig und glich dabei Ceram, welches „quer von Banda liegt." Die Mittagsbreite wurde zu 4° 20′ bestimmt.

An dem nämlichen Tage begab der Kapitän der „Arnhem", DIRCK MELISZ. sich in einer mit 15 Matrosen bemannten Schaluppe, ohne Vorwissen von Carstensz., zum Fischen an den Strand. Kurz darauf erfolgte ein Überfall durch Eingeborene, wobei 9 Mann das Leben einbüssten, während die übrigen sich zu retten vermochten. Der schwer verwundete Dirck Melisz. konnte noch an Bord gebracht werden, verschied aber bereits am folgenden Morgen. Zur Erinnerung an diese Tat erhielt der Fluss den Namen „Doodslagers-rivier", dessen Lage aber bisher nicht mit Sicherheit ermittelt werden konnte. J. A. KROESEN, meinte den Umär, den er am 16. Oktober 1901 besuchte, mit ihm identifiziren zu können [1]). Wie ich kürzlich darzutun versucht habe, kommt aber eher der weit östlicher liegende Bakamau dafür in Betracht [2]).

Das Geschwader segelte in der Richtung E. z. S. weiter längs der Küste und befand sich am 13. unter 4° 25′, am 15. unter 4° 51′. Am diesem Tage wurde WILLEM JOOSTEN VAN COLSTER (oder COOLSTEERDT) zum Kapitän der „Arnhem" erwählt. Als am Morgen des 16. sich die Schiffe $1^1/_2$ Meilen vom Lande entfernt befanden, gewahrte man landeinwärts in einer Entfernung von etwa 10 Meilen ein „overhooch geberchte dat op vele plaetsen wit met snee bedect lach, wesende certain vrij wat vreemts als op bergen, soo na de linie equinoctialis gelegen, snee te hebben." Auf der Karte von ARENT MARTENSZ. DE LEEUW ist dieses Gebirge als „die Sneeuw Berch" dargestellt worden (Fig. 18).

Am 17. Februar befanden die Schiffe sich unter 5° 24′ S., am 19. unter 5° 27′. In einer „Nota" werden unter dem 26. die folgenden Mitteilungen eingeschaltet, mit der Marginalbemerkung: „Hier endigen die Berge des Westendes von Neu-Guinea": „Dass das hohe Binnenland von Ceram [lies Neu-Guinea] hier endigt, ohne einen Durchweg nach Norden zu besitzen, sondern ununterbrochen ödes und unter Wasser gesetztes Land darstellt, dessen

---

Vk. (3) X. 1875 p. 8—18 mit der Karte Steuermanns Arent Martensz. de Leeuw. Eine photographische Nachbildung der Originals findet sich bei Heeres l. c. p. 46, die mit Erlaubnis des Verlegers als Fig. 18 nochmals zum Abdruck gelangt.

1) De Zuidkust van Nieuw-Guinea. De Indische Gids XXIV. 1. Amsterdam 1902, p. 210.

2) De „Moordenaars-rivier" en de „Doodslagers-rivier" op Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXV. Leiden 1908, p. 579—580.

Küste sich in der Richtung ESE. und SE. z. E. erstreckt, allem Anscheine bis nach Neu-Guinea, dass wir wahrheitsgetreu und mit Sorgfalt — so Gott will — zu untersuchen gedenken. Die Insel Ceram [lies Neu-Guinea] zeigt, von Aru kommend, ödes Vorland, über welches man sich beim Anlegen täuscht, weil man noch 7, 8 oder 9 Meilen von ihm entfernt, infolge der überaus hohen Berge, dieses Vorland erst bemerkt, wenn man sich diesem bis auf 3 oder 4 Meilen genähert hat. Das hohe Gebirge dehnt sich wohl noch 30 Meilen nach Osten aus, wenn man sich im Norden von Aru befindet. Das Land scheint bis hierher über viele und schöne Täler, sowie über Flüsse mit süssem Wasser zu verfügen ..... was aber für Früchte, Metalle und Tiere sich dort vorfinden und wie dasselbe bewohnt ist, darüber können wir kein Urteil abgeben, weil die Bewohner Wilde und Menschenfresser sind, die uns nicht zu Wort haben stehen wollen, sondern uns feindlich begegnet sind. Nach den Aussagen einiger Matrosen von der Jacht „Arnhem", die am 11. [Februar] von ihnen verwundet wurden, sind es lange, schwarze Kerle mit krausem Haar auf dem Haupte und zwei grossen Löchern in der Nase, ausserdem ganz nackt, ohne Schambedeckung. Ihre Waffen sind Pfeile, Bogen, Speere und Ähnliches. Ferner verfügen sie nicht über Boote ...; denn das Land besitzt weder Vorgebirge, noch Buchten, die gegen die westlichen Winde geschützt sind.... Der Unterschied zwischen Ebbe und Flut beträgt $1^1/_2$ bis 2 Faden."

Unter sehr ungünstigen Witterungsverhältnissen, welche die „Arnhem" dem Untergange nahe brachte, wurde die Fahrt längs der Südwestküste fortgesetzt. Am 2. März befanden sich die Schiffe unter 6° 45′ S., am 5 März unter 6° 53′.

Nachdem am Morgen des 7. eine Meile weit gesegelt war, wurden die Schaluppen bemannt, um das Land zu untersuchen. Ein Kanu mit 3 Insassen zog sich bei der Annäherung zurück, worauf der Djurubahasa (Dolmetscher) mit Perlen zu den Leuten schwamm, ohne jedoch auf Gegenliebe zu stossen. Als nun umgekehrt wurde, folgte das Kanu, aber erst nach dem Vorzeigen von Perlen und Eisen kam dasselbe näher heran. Als nun einer der Matrosen mit dem Boot in Berührung kam, warfen die Insassen mit Speeren, ohne indessen jemanden zu treffen. Der Korporal feuerte einen Musketenschuss ab, um dieselben zu erschrecken, unglücklicherweise wurden aber zwei derselben getötet. Das Land, angesichts dessen man sich befand, wurde Keerweer (Kehrwieder) genannt und zwar weil hier die Küste eine SW- und W-Richtung annahm, man also umkehren musste [1]).

Während des 8. März blieb man des schlechten Wetters wegen liegen, um am folgenden Tage wieder unter Segel zu gehen. Bald nach der Abfahrt stellten sich zwei Kanu-Flotillen ein, wovon die eine aus 7, die andere aus 8 Booten bestand. Da man alle Ursache hatte den Insassen nicht allzu lautere Absichten zuzutrauen, so wurde niemand an Bord gelassen. Am Mittage des 10. befand man sich unter 7° 35′ S. In einer „Nota" bemerkt CARSTENSZ., dass es hier des schlammigen Bodens, in welchem man bis über die Hüften einsinke, unmöglich sei zu landen. In einer Entfernung von 3 bis 4 Meilen vom Lande besitze das Meer eine nicht über 3 bis 4 Faden betragende Tiefe. Das Land stehe halb unter Wasser, sei mit wilden Bäumen bedeckt und am Strande finde sich eine Art Bäume, die den Kiefern im Vaterlande glichen, womit zweifelsohne Kasuarinen gemeint sind. Die Menschen seien pechschwarz, wie

1) In dem „Extract" findet sich noch die Bemerkung: „daer voor desen in 't jaar 1606 door die van 't jacht Duijfken eijlanden affgemaect hebben; ende van Aro ZO. t. O. omtrent 50 mijlen". (van Dijk, p. 21 Anm.; Heeres, p. 28, 45).

die Kaffern, gänzlich unbekleidet, nur das Glied in dem Gehäuse einer Seeschnecke tragend, die mittelst eines Taues um den Leib festgehalten wird. In ihren Nasen befänden sich zwei Löcher, in welche Eberhauer oder Zähne von Schwertfischen eingesetzt werden. Ihre Kanus seien so klein, dass nur 3 oder höchstens 4 Schwarze zu gleicher Zeit darin Platz finden können. Die Ruder sind lang und ihre Waffen bestehen in Bogen, Pfeilen und Speeren in deren Behandlung sie grosse Geübtheit an den Tag legen, so dass ihr Verlangen nach altem Eisen und nach Messern sonderbar genannt werden muss. „Die Gegenden, längs deren wir segelten und die wir besucht haben, sind nicht allein unfruchtbar und von wilden Menschen bewohnt, sondern auch im Meere finden sich keine anderen Fische, als Haifische, Schwertfische und derartige Unnatürlichkeiten. Auch die Vögel sind hier wild und scheu, wie die Menschen."

Nachdem am 11. März 8 Meilen in SSW. gesegelt worden war, begab CARSTENSZ. sich mit beiden Schaluppen nach dem Lande (Nordwestküste von Prins Frederik Hendrik-Eiland), aber bereits in Büchsenschussweite davon entfernt, vermochte man nicht weiter zu rudern, so dass zu Fuss, bis an die Hüften in den Schlamm einsinkend, das Ufer gewonnen wurde. Hier gewahrte man frische Fussspuren und ein wenig landeinwärts im Walde etwa 20 erbärmliche Hütten, woraus geschlossen wurde, dass hier „arme ende miserable menschen" hausen müssten. Als man tiefer einzudringen versuchte, stiess man auf einige Wilde, die mit Pfeil und Bogen bewaffnet, sofort zum Angriff übergingen und zwei Matrosen verwundeten. Nach dem Abfeuern von 3 oder 4 Musketen flüchteten die Eingeborenen unter Zurücklassung eines Toten. Alsdann erfolgte die Rückkehr an Bord der Schiffe.

Das Ende des unter 8° 15′ S. erreichten Landes erhielt den Namen „Valsch Caep" (Falsches Kap), der sich bis zum heutigen Tage erhalten hat. Während der nächsten Tage wurde die Fahrt längs der Südküste der Prins Frederik Hendrik-Insel, die als solche erst 1835 erkannt wurde, fortgesetzt. Am Abend des 21. März gewahrte man eine kleine Insel „Vleermuys-Eilandt" (Fledermaus-Insel) [1]), unter 8° 8′ liegend. Da die Küste mit Kokospalmen besetzt war und die Gegend weiter landeinwärts fruchtbar zu sein schien, so begab man sich am folgenden Tage mit beiden Booten dorthin, doch scheiterte dieser Versuch an der schlammigen Beschaffenheit des Meeresbodens. Hierauf wurde auf der Fledermaus-Insel gelandet, wo etwa 100 alte und viele junge Kokospalmen, ausserdem Pisang und Obi gefunden wurden. Das Eiland war unbewohnt, doch liess dasselbe erkennen, dass hier Menschen gewesen waren. Während dieses Besuches wurde die „Arnhem" infolge der kräftigen Strömung gegen die „Pera" getrieben, wodurch beide Schiffe stark beschädigt wurden.

Nach ihrer Wiederherstellung konnte am 26. die Weiterfahrt in SE. z. E. längs der Küste stattfinden. Während der Vormittagsstunden folgten 4 mit 25 Eingeborenen besetzte Kanus, die durch Zurufe und Zeichen zum Besuche des Landes einluden. Zugeworfene Eisenstücke und Perlen wurden mit Freuden in Empfang genommen, Gold, Silber, Kupfer, Gewürznelken und Muskatnüsse, die man ihnen zeigte, fanden dagegen geringere Beachtung. CARSTENSZ. leitete denn auch aus dem Umstande, dass diese Menschen Armringe von Schildpatt, aber nicht von Gold, Silber, Kupfer, Zinn oder Eisen trugen, ab, dass ihnen Metalle unbekannt sein müssten. In ihren Kanus fanden sich einige Menschenknochen. In einigen waren die Leute sehr misstrauisch, so dass es nicht gelang einen einzigen zu fangen.

1) Der eigentliche Name ist Habéke oder Habé und die wirkliche Lage 8° 15′.

Am folgenden Tage lief die „Arnhem" auf eine Bank, doch gelang es wieder abzukommen. Nachdem die Schiffe am 28. März unter 9° 6′ S. gelangt waren, wurde am 29. das Boot der „Pera" gestrichen, mit einem Steuermann und 13 Matrosen bemannt und auf 4 Tage mit Proviant versehen, ausgesandt, mit dem Auftrage die sich in ENE. erstreckende Küste 7 bis 8 Meilen weit zu erkunden. Bereits am nächsten Tage erfolgte die Rückkehr mit der Nachricht, dass man überall Untiefen von 7, 8, 9 und 10 Fuss gefunden habe und die Küste von schlammiger Beschaffenheit sei. CARSTENSZ. vermutete, dass er sich in einer

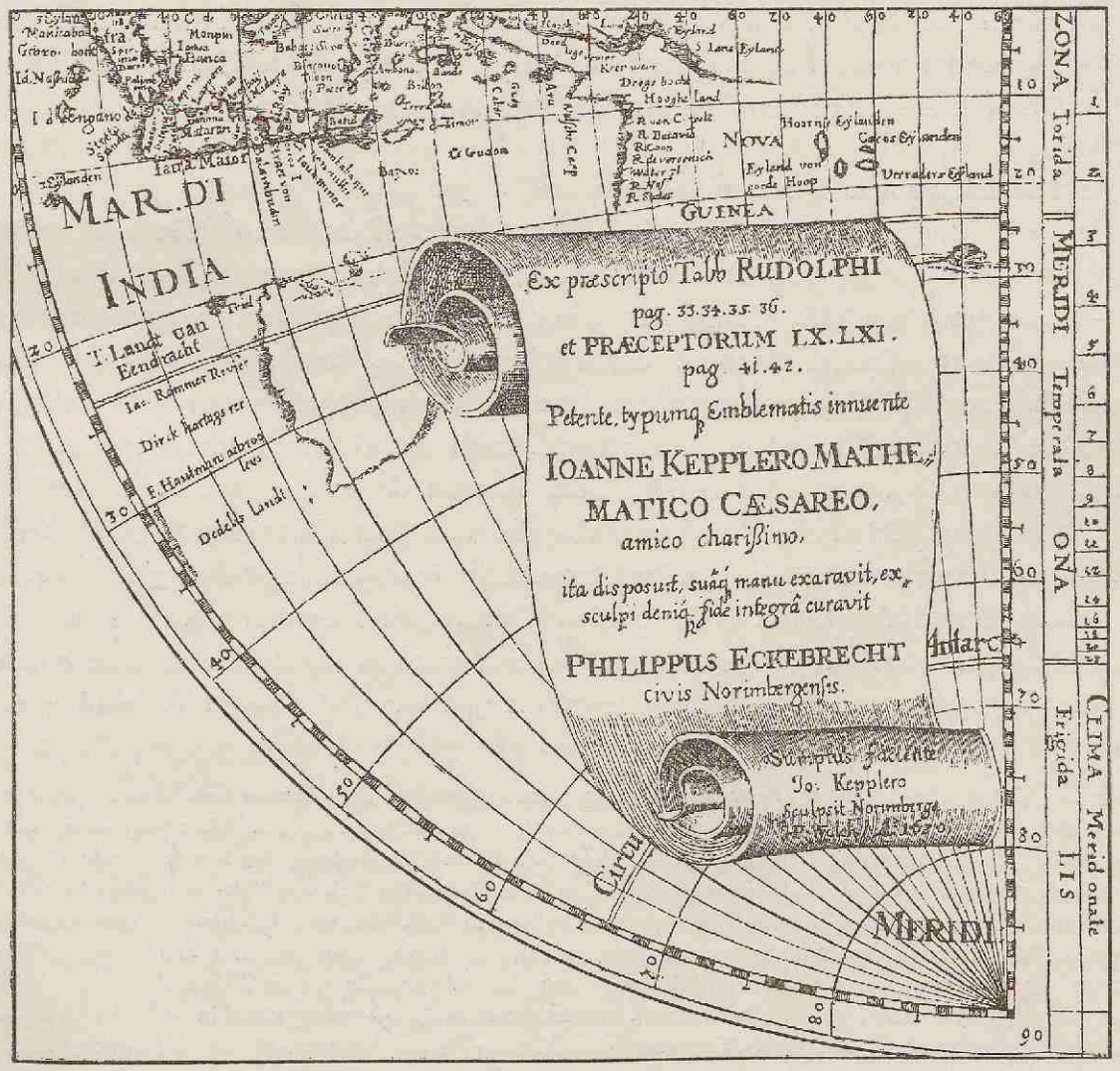



Fig. 19.

Bucht befinde und nannte deshalb diesen Teil der Torres-Strasse „Drooge Bocht". Auch seinen Nachfolgern gelang es infolge dieses Umstandes nicht die Durchfahrt aufzufinden.

Unter Vermeidung der Untiefen, wurde die Fahrt in einer südlichen Richtung fortgesetzt. Am 6. April des Nachts befanden die Schiffe sich unter 9° 45′; zwei Tage später, unter 10° 15′, wurden Steine am Boden des Meeres gewahrt, woraus der Schluss gezogen wurde, dass Land in der Nähe sein müsse, aber erst am 12. kam bei Sonnenaufgang „unbewohntes Land, ohne Berge und Hügel" in Sicht, wie CARSTENSZ. meinte „'t land van Nicuw-

Guinea", in Wirklichkeit die Westküste der York-Halbinsel von Australien [1]). Die Mittagsbreite wurde zu 11° 45′ bestimmt. Am 13. befand man sich unter 12° 53′, am 14. unter 13° 47′, am 15. unter 14° 30′, am 16. unter 14° 56′. Hier wurde ein Fluss angetroffen und „de Waterplaets" genannt [2]). Am 24. April wurde unter 17° 8′ S., dem Accident Inlet der heutigen Karten, der Endpunkt der Fahrt erreicht [3]) und darauf umgekehrt. Drei Tage später trennte die „Arnhem" sich von der „Pera" und zwar, wie CARSTENSZ. sagt, „met opgesette malisieusheyt ende moedwil."

Nachdem die „Pera" Neu-Holland verlassen hatte, folgte sie der Südküste von Neu-Guinea in westlicher Richtung, um von Kap Valsch ab direkt auf die Aru-Inseln zuzusteuern, wo aber nicht gelandet wurde. Am Abend des 8. Juni erfolgte das Eintreffen auf Reede von Amboina [4]), während die „Arnhem" bereits am 14. Mai die Banda-Inseln erreicht hatte.

**Gerrit Thomas Pool** und **Pieter Pietersz[oon]** 1636.

Im Jahre 1636 wurden die Schiffe „Cleen Amsterdam" und „Cleen Wesel" [5]) ausgerüstet, um unter der Führung von GERRIT THOMAS POOL Erkundigungen nach dem Vorkommen der Massoi-Rinde, mit der die Cerammer einen gewinnbringenden, wenn auch mit grossen Gefahren verbundenen Handel trieben, einzuziehen. „Waer ende op wat eijlanden syn E. oordeelt proffijt voor de Compie op te soecken sal wesen, 't sy om de bast massoije, volcq als andersints te becomen," heisst es in der Instruktion des Generalgouverneurs ANTONIO VAN DIEMEN d.d. Batavia 19. Februar 1636 [6]). Dem Herzen desselben lagen aber weit näher die in Aussicht stehenden Entdeckungen, weshalb die von JAN CARSTENSZ. gemachten im einzelnen rekapitulirt, sowie Hinweise auf anderweitige Beobachtungen gegeben werden. Auch die Frage einer Durchfahrt nach dem Stillen Ozean wird erörtert: „ende wel letten oft canaelen en passagie sout mogen ondecken, daerdoor men in de Suijdt Zee soude connen geraecken, die wij presumeeren eer om de noort [7]) als aen de Suijdt te vinden sullen syn,

---

1) Der auf der vorhergehenden Seite auf Fig. 19 wiedergegebene, dem Werke von Heeres (l. c. pag. 10) entnommene Ausschnitt der Karte von Joh. Kepler (Nova orbis terrarum delineatio ..... Aᶜ. 1630) — in der Regel den Tabulae Rudolphinae .... Ulmae 1627 beigebunden — bietet die älteste Darstellung der Resultate von Carstensz.' Fahrt. Dieselbe ist zugleich vorbildlich für die Auffassung geworden, dass der nördliche Teil von Neu-Holland zu Neu-Guinea gehöre.

2) Das kann aber nicht der Mitchell- Fluss gewesen sein, wie J. E. Heeres (Het Aandeel der Nederlanders. 1899, p. 39) für möglich hält, denn dessen Mündung befindet sich unter 15° 10′ S. Eher wäre an den Coleman-Fluss, der sich unter 15° 2′ S. ins Meer ergiesst, oder einen der Mündungsarme des Edward-Flusses zu denken.

3) Wie oben (p. 52, Anm. 7), bereits bemerkt, wurde dieser Stelle — wenigstens in späterer Zeit — der Name Keerweer gegeben, die aber nicht mit dem Keerweer von Willem Jansz. verwechselt werden darf. (P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 40).

4) Damit wird zugleich die Angabe von J. G. Bennet und R. van Wijk (Verhandeling over de Nederlandsche ontdekkingen in Amerika, Australien, de Indien en de Poollanden. Nieuwe Verhandelingen van het Provinciaal Utrechtsch Genootsch. van K. en W. VI. Utrecht 1827, p. 125), dass Carstensz. nebst 8 Mann auf Neu-Guinea ermordet sei, widerlegt. Nachgeschrieben wurde dieselbe von den folgenden Autoren: N. G. VAN KAMPEN. Geschiedenis der Nederlanders buiten Europa. I. Haarlem 1831, p. 377, — C. J. Temminck. Coup d'oeil sur les possessions Néerlandaises dans l'Inde archipélagique. III. Leide 1849, p. 348, in welchem das Ereignis sogar in das Jahr 1603 verlegt wird. — M. D. TEENSTA. Beknopte beschrijving der Nederlandsche Overzeesche Bezittingen. Groningen 1846, p. 522. — SALOMON MÜLLER. Reizen en Onderzoekingen in den Indischen Archipel. I. Amsterdam 1857, p. 6.

5) Auch als „Clein-Amsterdam" und „Clein-Wesel" bezeichnet (Kroniek van het Historisch Genootsch. te Utrecht IX. 1853, p. 265).

6) JACOB SWART. Journaal van de reis naar het onbekende Zuidland, in den jare 1642 door Abel Jansz. Tasman. Amsterdam 1860, p. 33.

7) Nämlich von Neu-Holland.

vermits de breete, welke 't *Suijderlandt* op de 28 tot 32 ende 33 graden is hebbende" [1]). Der Wunsch, den VAN DIEMEN in seinem Begleitschreiben aussprach: „ende sullen u. e. hiermede toewenschen den segen Godes, die u met synen Engel wil geleyden ende weder in gesondheyt tot ons brengen," sollte leider nicht in Erfüllung gehen.

POOL begab sich, dem ihm erteilten Auftrage gemäss, zunächst von Amboina nach Banda, wo er von dem Gouverneur CORN. ACOLEY veranlasst wurde erst nach den Ceram Laut-Inseln zu segeln, um dort Erkundigungen über den Massoi-Handel einzuziehen. Nachdem die beiden Fahrzeuge die Reede von Banda am 17. April 1636 verlassen hatten [2]), wurde am Morgen des 24., in einer Entfernung von 5 Meilen, hohes, gebirgiges Land gesichtet. Dieser „lange hooge berch" ist das Gebirge der Halbinsel Kumawa. Das Mittagsbesteck ergab 3° 32′ S. Der Küste entlang in südlicher Richtung segelnd, entdeckte man eine Insel, welche den Namen Amsterdam erhielt, in Wirklichkeit aber eine Halbinsel, die Mon-Mon genannt wird [3]). Endlich gelangte man in die Nähe eines Vorgebirges, das ebenfalls den Namen Amsterdam erhielt. Heutzutage wird dasselbe Kap van den Bosch oder Kap Kafura genannt. Hier, wo die Küste nach Osten sich wendet, fanden die Schiffe eine starke Gegenströmung, so dass sie bei dem schwachen Nordwinde nur langsam vorwärts kamen. Der am folgenden Morgen kräftig einsetzende Nordwind machte es vollends unmöglich die Meerenge (Nautilus-Strasse) zu durchfahren, weshalb beschlossen wurde längs der jenseits derselben liegenden Insel zu segeln, die, bei einer Länge von etwa 5 Meilen [4]), sich in NW—SE. erstreckte. Diese Insel — das Adi der heutigen Karten — erhielt zu Ehren des zweiten Schiffes den Namen Wesel-Eiland. An ihrer Westsüdwest-Seite wurde Ankergrund und zugleich Schutz gegen den hohen Wellengang gefunden. Bei dem Betreten des Strandes traf man einige Hütten und kurz zuvor verlassene Feuerstellen an, ohne dass indessen Eingeborene zu Gesicht kamen. Im Laufe des Abends sahen die Schiffe sich des regnerischen und stürmischen Wetters halber genötigt, die Anker wieder zu lichten. Nachdem während der Nacht eine Besserung eingetreten war, wurde aufs neue geankert und zwar zwischen der Wesel-Insel und einem ganz kleinen Eilande, das den Namen Vogel-Insel erhielt. Der einheimische Name ist Tumbu-Tumbu (Fig. 20).

Am 26. wurde die Fahrt in östlicher Richtung fortgesetzt, bis das SE-Ende von Adi erreicht worden war. Hierauf schlugen die Schiffe einen nördlichen Kurs ein, um wieder an die Küste von Neu-Guinea zu gelangen. Mit Sonnenuntergang lagen die Schiffe 3 Meilen von ihr, von der Wesel-Insel aber 7 Meilen entfernt. Das in NE. gesichtete Vorgebirge erhielt den Namen „Noord-Oost-Hoek". Am Morgen des 27. befand man sich gegen $5^1/_2$ Meilen NW. z. W. vom „N.O.-Hoek" und des Mittags unter 3° 45′ S., wo kein Ankergrund zu finden war. Abends gelangten die Schiffe in die Nähe des „Steilen Hoek", dem Kap Boswéri [5])

---

1) JACOB SWART l. c., pag. 34, korrekterer Text bei J. E. Heeres. Het Aandeel der Nederlanders 1899, p. 65.

2) Das Journal ist auszugsweise von P. A. Leupe (De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 10—38), sowie von L. C. D. van Dijk (Medeelingen uit het Oost-Indisch Archief. I. Amsterdam 1859, p. 26—36) veröffentlicht worden. Einen kurzen Bericht über diese Fahrt giebt die Histoire générale des Voyages. XVI. La Haye 1758, p. 67—68, ebenso die Historische Beschrijving der Reizen. XVIII. Amsterdam 1759, p. 360.

3) J. W. VAN HILLE. Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXII. Leiden 1905, p. 291. Mir wurde gelegentlich eines kurzen Besuches am 26. Januar 1903 Dapit als der Name derselben bezeichnet.

4) In Wirklichkeit 39 km.

5) H. VON ROSENBERG. Der Malayische Archipel. Leipzig 1878, p. 418.

(Poswéri), und bei Sonnenuntergang betrug der Abstand vom „Gunung Api" noch 2 Meilen [1]). Während der Nacht liess man sich in SSW. treiben.

Am folgenden Morgen befand der „Steile Hoek" sich nördlich von den Schiffen in einem Abstande von 3 Meilen und nachdem gegen 9 Uhr die Küste nur noch „einen halben Kanonenschuss" entfernt lag, wurde längs derselben gesegelt bis in die Höhe des „Vlakken Hoek", der an der Westseite der Insel Namatóte liegt, die als solche gar nicht erkannt wurde. Östlich gewahrte man eine Flussmündung und am Strande 3 bis 4 Hütten. Eine halbe Meile weiter bemerkte man abermals einen Fluss, vor dessen Mündung in 20 Faden

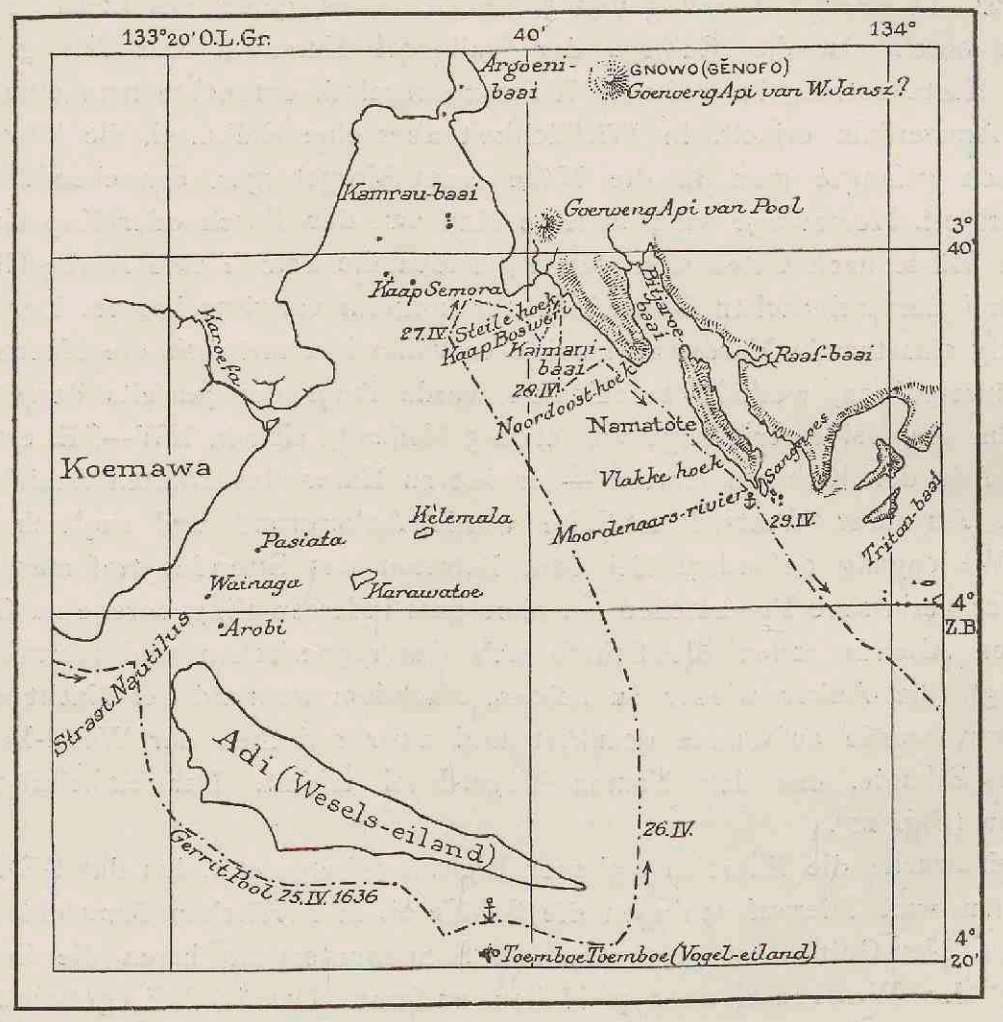



Fig. 20.

geankert wurde. POOL erteilte hierauf den Befehl die Schaluppe jeder Jacht zu bemannen und damit den „Fluss" aufwärts zu rudern. Diejenige der „Cleen-Amsterdam" fuhr voraus und POOL begab sich alsbald, in Begleitung von 10 Mann, an das Ufer, an dem eine Hütte bemerkt worden war. Mit der Besichtigung derselben beschäftigt, stürzten plötzlich gegen 100 Eingeborene „schwarz von Haut, gleich den Kaffern von Angola" aus dem Walde

---

1) P. A. LEUPE sagt (l. c., p. 14), dass das Journal keine Angabe darüber enthalte, wann dem Berge dieser Name erteilt worden sei. Es wurde aber oben (pag. 53) nachgewiesen, dass er von Willem Jansz. (1606) herrührt. Während aber dieser augenscheinlich den Gĕnofo (Gnowo) damit bezeichnet hatte, wird Pool — in Anbetracht der angegebenen geringen Entfernung — den im Norden der Kaimana-(Kaimani-)Bucht gelegenen Berg dafür angesehen haben.

hervor und überschütteten die ahnungslosen Leute mit einem Hagel von Pfeilen und Speeren. In der Eile, mit der man das Boot wieder zu erreichen suchte, kamen POOL, sowie der Kaufmann ANDREAS SCHILLER zu Fall und wurden niedergemacht. Der Soldat THOMAS MICHIELSEN wurde während des Schwimmens verwundet, während ein anderer, WILLEM PLEMP, ertrank. Der ganze Vorfall hatte sich mit einer so überraschenden Schnelligkeit abgespielt, dass das Boot der „Cleen-Wesel", welches nur in Büchsenschussweite entfernt lag, keine Hülfe mehr zu leisten vermochte. Der „Fluss", an welchem dieser Überfall sich ereignete, erhielt den Namen „Moordenaars-rivier", hinsichtlich dessen Lage man bis vor Kurzem nicht ins Reine gekommen war [1]).

Dieser Fluss wird zum ersten Male auf der von ISAAC DE GRAAFF angefertigten Karte, die zu der Reise von JOHANNES KEYTS (1678) gehört, angegeben [2]). Als ein grosser, breiter Strom ergiesst er sich, aus NE. kommend, ins Meer. Bereits RUMPHIUS machte jedoch in seinem bekannten Schreiben darauf aufmerksam, dass die Leute von Ceram Laut „weten in deze gansche contrij van geene groote rivier, dewelke de onzen voor de Moordenaars-rivier willen houden." Er ist daher der Meinung, dass man die Meerenge zwischen den in dieser Gegend liegenden Inseln (Namatöte, Aiduma, Dramai, Kajumerah) und Neu-Guinea dafür angesehen habe [3]). Ein näherer Hinweis findet sich in der Reisebeschreibung von JOHANNES KEYTS bei F. VALENTIJN, in der es heisst, dass der genannte Fluss an der Westküste von Namatöte hinter dem „hoek Laewe" läge [4]). In seinem Journal heisst es sogar ausdrücklich, dass die Westspitze des Mörderflusses das Südostkap von Namatöte darstelle [5]), und ähnlich lautet die Bemerkung in seinem Briefe an Nic. Witsen vom 9. Oktober 1699 [6]). Trotz aller dieser Andeutungen war es den seit der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts wieder aufgenommenen Nachforschungen nicht geglückt die Lage des „Mörderflusses" zu ermitteln. Die von L. C. D. van Dijk dem „N.O.-hoek" gegebene Lage kommt noch einigermaassen der Wirklichkeit nahe, der „Steile Hoek" wird indessen über 80 km. in südöstlicher Richtung davon entfernt verlegt. Der „Vlakke Hoek" wird nach dem Kap Bohia der Karten verlegt und östlich von ihm der „Mörderfluss" eingetragen [7]). P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA machte sogar das unter 4° 3′ S. liegende Kap Buru (Nariki) zum „Steilen Hoek", ohne zu bedenken, dass dasselbe nördlich von 3° 45′ liegen muss [8]). Der Berg Buru

---

1) A. WICHMANN. De „Moordenaars-rivier" en de „Doodslagers-rivier" op Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederlandsch Aardr. Genootsch. (2) XXV. 1908, p. 571—579.

2) P. A. LEUPE l. c. Karte N° 2.

3) Antwoord en Rapport.... Tijdschr. voor Staatshuishoudk. en Statistiek. XIII. Zwolle 1856, p. 128.; G. P. Rouffaer. De Javaansche naam „Seran" van Z. W. Nieuw-Guinea.... en een rapport van Rumphius. Tijdschr. K. Nederl. Aard. Gen. (2) XXV. 1908, p. 320—321, ohne Nennung seines Namens zum erstenmale von Nic. Witsen. Noord en Oost Tartarye. 2de druk. Amsterdam 1705, p. 165 veröffentlicht.

4) Oud en Nieuw Oost Indien. III. 2. Dordrecht—Amsterdam 1726 p. 66. — Bei P. A. Leupe (l. c. pag. 78) wird dieses Kap Lauwe genannt. In der Folge hat dasselbe wiederholt unter dem Namen Pool's Hoek Erwähnung gefunden. — Auf der von Jacob Swart veröffentlichten Karte der beiden Tasman'schen Fahrten haben die von Pool's Expedition herrührenden Namen eine entsetzliche Verstümmelung erfahren. Aus dem Poolshoek wird ein „Polles hoek", aus dem „Laege Hoek" ein „Larg hoek", aus dem Noord-Oost Hoek ein „Aernoes hoek" und aus dem Gunung Api sogar ein „Gromgenapol".

5) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 16.

6) NIC. WITSEN. Noord en Oost Tartarye. 2de druk. Amsterdam 1705, p. 172, 459.

7) Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief. I. Amsterdam 1859, p. 28.

8) Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea.... in de jaren 1871, 1872, 1875—76. 's Gravenhage 1879, p. 421.

wird zum „Goenoeng Api" und das Kap Debelle von J. DUMONT D'URVILLE [1]) zum „Vlakke Hock", der somit eine Verschiebung von 150 km. in östlicher Richtung erlitt [2]). Durch diese Maassregel wurde es aber erreicht, dass „Moordenaars-" und „Doodslagers-rivier" als identische Begriffe betrachtet wurden. Derselben irrtümlichen Auffassung huldigte auch A. HAGA [3]), während P. A. LEUPE es noch für möglich erachtet hatte, dass die 11 km. breite Triton-Bai für den Mörderfluss gehalten worden sei [4]). In neuerer Zeit hat noch J. W. VON HILLE sich mit der Lösung dieser Frage beschäftigt und kam dabei zu dem Resultat dass der „Steile Hoek" im Kap Awura (4° 2′ S.) und der „Vlakke Hoek" im Kap Bohia zu suchen sei [5]).

Am 25. Januar 1903, hatte ich auf dem kleinen Regierungsdampfer „Pionier", von der Triton-Bai kommend, Gelegenheit der Südspitze von Namatöte, in Begleitung der Herren J. W. VAN NOUHUYS und J. VAN DISSEL einen Besuch abzustatten. In der Nähe der kleinen Insel Sangnus (Sagil der Karten) wurde ein Boot gestrichen und auf diesem längs des Süd- und des Ostufers derselben gerudert, worauf nach Überquerung der schmalen Meerenge an dem flachen, sandigen Strande von Namatöte gelandet wurde. An dieser Stelle war augenscheinlich der Überfall verübt worden, dem POOL mit einigen seiner Begleiter zum Opfer gefallen ist, wie sich aus der ganzen Situation ergiebt (Fig. 20). Nach einem Marsch von etwa 3 Minuten erreicht man das gegenwärtig nur aus wenigen Häusern bestehende Dorf und damit zugleich die Westküste der Insel. Von hier aus liessen sich die Bewegungen der Schiffe bequem übersehen und als die Boote in die Meerenge, die man irrtümlicher Weise für einen Fluss ansah, einfuhren, war es den Eingeborenen ein Leichtes den nichts ahnenden Fremdlingen aufzulauern. Auf einen ähnlichen Vorfall, der sich im Jahre 1678 ereignete, werden wir später zurückzukommen Gelegenheit haben.

Hinsichtlich des zweiten Abschnittes der Fahrt können wir uns kurz fassen. Nach der Rückkehr an Bord der Schiffe, trat der Schiffsrat zusammen und erwählte den Kaufmann PIETER PIETERSZ[OON] zum Nachfolger von POOL. Hierauf wurden des Nachmittags um 4 Uhr die Anker gelichtet und die Reise in SSE. fortgesetzt. Am 30. ergab das Mittagsbesteck 4° 45′ S. Am 1. Mai, mittags, befanden die Fahrzeuge sich unter 5° S., ungefähr 6 Meilen vom Lande entfernt. Mit einem NE-Kurse auf dasselbe zusegelnd, war man gegen Sonnenuntergang bis auf etwa 2 Meilen nahe gekommen, worauf geankert wurde. Während der Weiterfahrt, am folgenden Tage, konnte eine schnelle Abnahme der Tiefe von 26 zu 7 und 6 Faden beobachtet werden. Die Küste erwies sich überall als niedrig und das hohe Gebirge lag etwa 8 bis 9 Meilen landeinwärts. Drei grosse Flüsse (Kúpera Bukwá, Inabuka und Utakwa) sah man ins Meer sich ergiessen, dem östlichsten wurde der Name „Groote Rivier" gegeben. Am Mittage des 3. Mai lagen die Schiffe, 3 Meilen vom Lande entfernt, unter 5° S. Das Gebirge entschwand je länger, je mehr den Blicken, so dass die Vermutung laut wurde, sich ganz in der Nähe der Stelle zu befinden, an welcher CARSTENSZ. 1623 gelandet war. In dem am folgenden Tage abgehaltenen Schiffsrat wurde beschlossen bis in 5° 30′ S. und darauf nach

---

1) Voyage au Pôle Sud. Histoire du Voyage. VI. Paris 1844, p. 22.

2) Heutzutage findet sich diese ganz unzulässige Bezeichnung auf allen Karten, während der Name Kap Debelle allmählich verschwunden ist. Der einheimische Name soll Namaripa lauten.

3) Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 48.

4) P. A. LEUPE l. c., pag. 78.

5) Reizen in Nederlandsch-West Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXII. 1905, 305—306.

den Aru-Inseln zu segeln. Infolge einer kräftigen Strömung gelangte man am 6. unter 5° 42′ S., worauf die Küste von Neu-Guinea verlassen wurde.

Am 11. Mai gingen die Schiffe vor Udjir (Aru-Inseln) vor Anker, segelten darauf nach den Kei-Inseln, wo sie bis zum 23. liegen blieben. Auf der Weiterfahrt wurden die Aru-Inseln nochmals berührt und alsdann die Küste von Neu-Holland, zwischen 134° und 135° E. aufgesucht. Endlich fand, gelegentlich der Rückreise, der erste Besuch der Tanimbar- (Timor Laut-) Inseln statt. Am 10. Juli wurde die Reede von Banda erreicht.

**Abel Jansz[oon] Tasman 1643.**

Von der bedeutendsten Entdeckungsfahrt, die das 17. Jahrhundert zu verzeichnen hat, fällt auch ein Abglanz auf Neu-Guinea. Dieselbe ist als eine Frucht der Bestrebungen des Generalgouverneurs ANTONIO VAN DIEMEN zu bezeichnen, der, wie keiner seiner Vorgänger und Nachfolger, eine auf die Erforschung fremder Gegenden gerichtete Tätigkeit entfaltete. In dem Erlass vom 1. August 1642 heisst es denn auch im Hinblick auf die in Vorbereitung begriffene Expedition: „Gelyck onse predecesseurs, de Heeren Generaels JAN PIETERSZ. COEN Sal.[iger], PIETER DE CARPENTIER, HENRICK BROUWER ende wy, staende haer Ed. en onse regeringh seer genegen syn geweest, om het ten deele bekende ende noch onbevaren Suyt ende Oosterlant te beseylen, pertinent t'ontdecken; mitsgaders ingevolge importante landen, ofte ten allerminste bequaeme passagien nae bekende rycke plaetsen op te doen, ende die ter gelegener tyd tot verbeteringh ende vergrotingh van des Comps.-generael welvaeren te gebruycken; hebben de Heeren onse principalen dit voornemen niet alleen gelaudeerd, maer oock 't aenvangen desselfs successive by hare generale brieven hooghlyck gerecommandeert..." [1]).

Laut Instruktion vom 13. August desselben Jahres waren die Schiffe „Heemskerck" und „Zeehaen" [2]) ausgerüstet worden „tot d'ontdeckingh van't onbekende Zuytland, de Zuyt Oost cust van Nova Guinea, mitsgaders d'eilanden daer omtrent gelegen" [3]). Als Befehlshaber dieses kleinen Geschwaders war ABEL JANSZ. TASMAN ausersehen worden, dem man an bevorzugter Stelle FRANÇOIS JACOBSZ. VISSCHER als Oberpilot zur Seite gestellt hatte.

Die beiden Fahrzeuge waren mit 110 Köpfen bemannt und zugleich mit Proviant für 12, was den Reisvorrat anbetrifft, sogar für 18 Monate versehen. Am 14. August verliess TASMAN die Reede von Batavia, um zunächst nach Mauritius zu segeln und von dort aus die Fahrt anzutreten, welche zu der Entdeckung von Tasmania (Van Diemens-Land) und Neu-Seeland führen sollte. Von hier aus wurde Neu-Mecklenburg (Neu-Irland) erreicht und längs

---

1) P. A. LEUPE. De handschriften der ontdekkingsreis van Abel Jansz. Tasman, Schipper-Commandeur en François Jacobsz. Visscher, Opper-Piloot-Majoor. 1642—1643. Bijdragen tot de Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde. N. R. VIII. 's Gravenhage 1872, p. 257.

2) Einer sonderbaren Verstümmelung dieses Namens hat sich Ch. de Brosses schuldig gemacht, indem er einen Mann namens Zeachen einführt, dem er die Entdeckung des Arnhems- und des nördlichen Van Diemens-Landes im Jahre 1618 zuschreibt (Histoire des Navigations au Terres Australes. I. 1756, p. 432). Matthew Flinders konnte aus guten Gründen diese Entdeckung in Zweifel ziehen (Voyage to Terra Australis. I. 1814, p. X), aber erst G. Moll wies nach, dass eine derartige Persönlichkeit überhaupt nicht existirt habe und der ihr angedichtete Name auf einer Verstümmelung des Wortes „Zeehaen" beruht. (Verhandeling over eenige vroegere togten der Nederlanders. Amsterdam 1825, p. 177). De Brosses hatte übrigens (l. c. pag. 433) das Schiff Tasman's als „Coq de mer" bezeichnet.

3) JACOB SWART. Journaal van de reis naar het onbekende Zuidland door Abel Jansz. Tasman in den jare 1642. Amsterdam. 1860, p. 6.

der Nordküste von Neu-Guinea die Rückfahrt angetreten, worauf am 15. Juni 1643 die Heimkehr erfolgte.

Die Journale dieser Fahrt wurden nebst der Karte lange Zeit hindurch geheim gehalten [1]). Die ersten kurzen und abgerissenen, der Bedeutung des Unternehmens nicht im geringsten Rechnung tragenden Angaben brachte ARNOLDUS MONTANUS im Jahre 1671 [2]). Drei Jahre später folgte DIRCK REMBRANTSZ. VAN NIEROP mit „Een kort Verhael uyt het Journael van den Kommandeur ABEL JANSEN TASMAN, int ontdekken van 't onbekende Suit Lant" [3]). Die diesem Auszuge zugrunde liegende Quelle ist verloren gegangen. Beweisend ist, dass unter dem 18. Mai 1643 die Länge von 147° 55′ E. von Teneriffa und unter dem 15. Juni für Batavia 6° 12′ S. und 127° 18′ E. vermeldet wird. Diese Angaben finden sich in keiner der erhalten gebliebenen Handschriften. Durch englische Übersetzungen fand die VAN NIEROP'sche Erzählung eine weitere Verbreitung, so dass dieselbe noch während des 18. Jahrhunderts als Hauptquelle diente [4]). NICOLAAS WITSEN brachte im Jahre 1705 einige kurze, wenig besagende Mitteilungen über die Fahrt [5]). Ihm stand jedoch keines der Journale zur Verfügung, sondern

---

1) Eine ausführliche Schilderung der Schriften und Karten, die allmählich das Bekanntwerden der Tasman'schen Entdeckungsfahrt bewirkten, hat J. E. Heeres geliefert (Abel Jansz. Tasman: His Life and Labours p. 59—68 in Abel Janszoon Tasman. Journal of his Discovery of Van Diemen's Land and New Zealand in 1642. Amsterdam 1898). Leider fehlt dem Werke ein Register und ebenso, was einem derartigen monumentalen Werke nicht hätte fehlen dürfen, die vollständige Tasman-Literatur. Ein anderer grosser Übelstand, der das Zitiren sehr erschwert, ist die unpraktische Einrichtung, indem jeder Abschnitt besonders paginirt ist. Da das Buch wiederholte Erwähnung finden wird, möge an dieser Stelle auf die Einteilung hingewiesen werden. Auf das Vorwort folgt: 1) Facsimile of the Journal in the Hague Archives 195 pp. (ohne Paginirung), 2) Translation of the Journal 57 pp., 3) Abel Janszoon Tasman: His Life and Labours by J. E. Heeres 162 pp., 4) The Observations made with the compass on Tasman's voyage by W. van Bemmelen 21 pp.

Bei der obigen Darstellung der Schriften und Karten wurden nur diejenigen in Betracht gezogen, welche auf die Fahrt in den Gewässern von Neu-Guinea Bezug nehmen. Es ergab sich dabei die Notwendigkeit eine erneute Untersuchung der Quellenschriften vorzunehmen.

2) De Nieuwe en Onbekende Weereld of Beschrijving van America en 't Zuidland. Amsterdam 1671, p. 577—585.

3) Tweede deel van Eenige Oefeningen in God-lijcke, Wis-konstige, en Natuerlijcke dingen; 't Welk is in Geographia ofte Aertkloots-beskrijvinge. Bijeen gestelt door Dirck Rembrantsz. van Nierop, Liefhebber der Mathematise Konsten. t' Amsterdam, Bij Abel Symonsz. van der Storck. 1674, p. 56—64, (Kgl. Bibliothek Haag).

4) ROBERT HOOKE. Philosophical Collections. London 1682.

DIRK REMBRANTSZ. [van Nierop]. in: An Account of the several late Voyages and Discoveries. London 1674; 2d ed. 1711, p. 781.

MELCHISÉDEC THÉVENOT. Relations de divers voyages curieux. Additions pour une 5e partie 1681. Voyages d'Abel Tasman, l'an 1642. 4 pp. (A. G. Camus. Mémoire sur les collections des Grands et Petits Voyages. Paris 1802, p. 282, 292).

MELCHISÉDEC THÉVENOT. Relations de divers voyages curieux. Nouv. édition. Paris 1696 (?).

JOHN HARRIS. Collection of Voyages and Travels. London 1702—1705.

FRANÇOIS COREAL. Voyages aux Indes Occidentales. III. Paris 1722, p. 201—233.

JOHN CAMPBELL. Navigantium atque itinerantium bibliotheca, or a complete Collection of Voyages and Travels.... originally published by John Harris. London 1744—48; weitere Auflage 1761.

A. F. PRÉVOST. Histoire générale des Voyages. XI. Paris. 1753 p. 209—214.

[CH. DE BROSSES.] Histoire des Navigations aux Terres Australes. I. Paris 1756, p. 456—463. Deutsche Ausgabe 1767. I p. 282—286. von Chr. Adelung.

Histoire générale des Voyages. XVI. La Haye 1758, p. 68—74.

Historische Beschrijving der Reizen. XVIII. Amsterdam p. 759, p. 362—368.

Allgemeine Historie der Reisen. XVIII. Leipzig 1764.

JOHN CALLANDER. Terra Australis Cognita. Edinburgh. 1766—1768.

Recueil des Voyages dans l'Amérique méridionale. Amsterdam, F. Bernard 1738.

5) Noord en Oost Tartarye. I. Amsterdam 1705 (2te Auflage), p. 175—179 (Wiederabdruck. Amsterdam 1785).

Die Angabe von J. E. Heeres, dass Witsen bereits in der ersten Auflage seines Werkes (1692) über Tasman's Fahrt berichtet habe, ist irrig.

nur, wie er selbst sagt, schriftliche Mitteilungen, die er von einem der Steuerleute erhalten hatte. Ein Datum wird nirgends angeführt. Wenn er aber sagt, dass unter 3° S., 169° 17′ E. das Volk hinter Neu-Guinea das Haar mit verschiedenen Farben färbe, das Antlitz dagegen rot beschmiere, unter der Nase ein weisses Stäbchen trage von der Dicke eines kleinen Fingers, so lässt sich leicht ermitteln, dass diese Beobachtung am 5. April 1643 gemacht ward. Andere Längen- und Breitenbestimmungen zeigen dagegen keine Übereinstimmung mit den Angaben der Journale.

Von Wichtigkeit ist dagegen die Darstellung bei F. VALENTIJN [1]). Der Text stellt allerdings abermals nur einen Auszug dar, dem dasselbe Journal zugrunde gelegen haben muss, welches VAN NIEROP in Händen hatte. Soweit sich dies auf Neu-Guinea bezieht, bringt VALENTIJN dieselben Breiten- und Längenbestimmungen und zwar auch nicht mehr, als diejenigen des 1., 12., 24., 20. und 27. April, 12. und 18. Mai, während die des 15. Juni in Wegfall gekommen ist. Auch ein anderer Umstand beweist, dass beide aus der gleichen Quelle geschöpft haben. Während nämlich alle vorhandenen Journale das Westkap von Neu-Hannover in übereinstimmender Weise Salomon Sweers-hoek nennen, heisst es bei VAN NIEROP und bei VALENTIJN Struys-hoek. Von Wichtigkeit ist dagegen, dass letzterer nicht allein die im Journale niedergelegten Karten und Abbildungen zum Abdruck bringt, sondern auch eine Karte mit der vollständigen Reiseroute Tasman's. Es möge an die auffallende Tatsache erinnert werden, dass bereits in den fünfziger Jahren, des 17. Jahrhunderts Karten erschienen, welche zwar eine Darstellung der TASMAN'schen Entdeckungsfahrt brachten, jedoch unter Weglassung desjenigen Teiles, der sich auf die Reise längs der Nordküste von Neu-Guinea bezieht [2]). Erst die im Jahre 1660 von F. DE WIT veröffentlichte Karte bringt eine vollständige Übersicht [3]). Ausführlicher ist bereits die „Pascaerte vande Zvyd-Zee tussche California, en Ilhas de Ladrones" [4]). Die von J. VAN BRAAM und G. ONDER DE LINDEN verfasste Karte bietet eine selbständige, jedoch nicht preisenswerte Leistung [5]).

A. DALRYMPLE hatte seiner Erzählung die Relation von VALENTIJN, unter Benutzung derjenigen von VAN NIEROP zugrunde gelegt, doch tat den Neu-Guinea betreffenden Abschnitt mit wenigen Worten ab [6]). Erst das 19. Jahrhundert liess TASMAN Gerechtigkeit widerfahren.

---

1) Oud en Nieuw Oost Indien. III. 2. Dordrecht, Amsterdam 1726, p. 47—58.

2) Aus den Planigloben, die einstmals den Fussboden des Rathauses in Amsterdam (jetzt Königliches Schloss) zierten, geht hervor, dass der Entwerfer Kenntnis von der Tasman'schen Fahrt besass, wie aus der Darstellung der Südküste von Van Diemensland hervorgeht. Dagegen fehlte Neu-Seeland, sowie der östliche Teil von Neu-Guinea. (Afbeelding van 't Stadt Huys van Amsterdam, in dartig Coopere Platen, geordineert door Jacob van Campen; en geteekent door Jacob Vennenkool. Amsterdam. Frederick de Widt. Anno 1664 Fig. O. 1 & 2 „De Grondt en Vloer van de Groote Burger Saal". (1. Aufl. 1661).

J. B. B. EYRIÈS (Recherches sur l'époque véritable... Nouv. Annales des Voyages. II. Paris 1819, p. 22), und mit ihm R. H. MAJOR (Early Voyages to Terra Australis. London 1859, Hakluyt Soc., p. XCI), hatte angegeben, dass bereits auf der Mappemonde von Louis Mayerne Turquet (Paris 1648) die Fahrt von Tasman zur Darstellung gelangt sei. Wie jedoch Heeres mitteilt, beruht diese Angabe auf einem Irrtume (Abel Jansz. Tasman: His Life and Labours, p. 75).

3) Nova totius terrarum orbis tabula auctore F. de Wit. 't Amsterdam bij Frederick de Wit inde Calverstraat inde Witte Paskaart 1660. — Facsimiledruck in: Remarkable Maps of the XV$^{th}$, XVI$^{th}$ and XVII$^{th}$ Centuries. III. Amsterdam 1895, N° 5.

4) Zee-atlas ofte Water-wereld. 1666. Gedruckt tot Amsterdam, bij Pieter Goos, op 't Water inde Vergulde Zeespiegel. Die „Paskaerte zynde t'Oosterdeel van Oost Indien" in diesem Atlas hat dagegen mit Tasman's Fahrt nichts zu tun.

5) Kaart der Reyse van Abel Tasman volgens sijn eigen opstel. (F. Valentijn. Oud en Nieuw Oost Indien. III. 2. 1726, p. 46/47).

6) An Historical Collection of the several Voyages and Discoveries in the South Pacific Ocean. II. London 1771, p. 65—84.

Zunächst veröffentlichte JAMES BURNEY die im Jahre 1776 von CHARLES GODFREY WOIDE angefertigte Übersetzung eines Journals, das in die Hände von SIR JOSEPH BANKS gelangt war, in abgekürzter Gestalt [1]). Wenn auch manche Auslassungen sich fühlbar machen und u. a. die Längen- und Breitenbestimmungen für eine Reihe von Tagen fehlen (16., 24., 25. April, 8., 9., 14., 21., 22., 23. Mai 1643), so enthält doch diese Ausgabe alles Wesentliche, soweit Neu-Guinea in Betracht kommt. Den vollständigen Abdruck eines Journals veranstaltete JACOB SWART, allerdings in einer ganz ungenügenden Weise [2]). P. A. LEUPE hat sich die Mühe nicht verdriessen lassen die zahlreichen Fehler zusammenzustellen [3]). Einer besonderen Erwähnung bedarf noch die von SWART gleichzeitig veröffentlichte Karte [4]), die eine Gesammtübersicht der beiden Fahrten von 1642/43 und 1644 bietet. Die Reproduktion eines Teiles derselben bringt Fig. 21 zur Darstellung. Wie der erste Augenschein bereits lehrt, ist dieselbe von einem des Holländischen Unkundigen verfasst worden. Die Schrift wimmelt geradezu von den gräulichsten Entstellungen. Trotz alledem hat man geglaubt der Karte einen hohen Wert beimessen zu können, ja C. M. DOZY ging sogar soweit die Autorschaft von FRANÇOIS JACOBSZ. VISSCHER, oder wenigstens von einem mit der Expedition in Verbindung stehenden Zeitgenossen, für sie in Anspruch nehmen zu müssen [5]). Wenn auch zugegeben werden muss, dass die von SWART besorgte Wiedergabe der erforderlichen Sorgfalt entbehrt, wie ein Augenzeuge (A. MENSING), nach einer Mitteilung von HEERES (l. c. pag. 71), ausdrücklich bekundete, so bleiben doch eine Menge Fehler übrig, die auf Rechnung des Zeichners kommen. Dahin gehört nicht allein die äusserst mangelhafte, bereits von SWART gerügte Schrift, sondern auch die häufig fehlende Übereinstimmung des Kurses mit den Angaben des Journals. Für das abweichende Aussehen, welches das Original besessen haben muss, zeugt eine von der Hand TASMAN's erhalten gebliebene Karte vom 8. September 1644. Dieselbe trägt den Titel: „Een grondigh onderwijs hoe men alder bequaemst sal cruyssen op het silverschip comende uijt Nova Hispania naar d'Manilha, onse schepen de voijagie aenemende .... langs de Cust van Nova Guinea tot dat 50 à 60 mijlen ten oosten d'Eylanden van Ladronis ....." Wie ein auf Fig. 23 zur Darstellung gelangter Ausschnitt zeigt, hat TASMAN einen Teil der Nordküste von Neu-Guinea, nebst der 1643 eingeschlagenen Route auf dieser Karte eingetragen [6]). Sie ist weit genauer, als die von SWART veröffentlichte und besitzt auch einen viel grösseren Maasstab (ca. 1 : 4298000).

Den Beschluss, aber noch lange nicht den Abschluss, bildet die bereits erwähnte grosse Ausgabe von J. E. HEERES. In Ermangelung des ursprünglichen Journals [7]) ist die beste der

---

1) A Chronological History of the Voyages and Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean. III. London 1813, p. 59—112.

2) Journaal van de reis naar het onbekende Zuidland in den Jare 1642 door Abel Jansz. Tasman met de schepen Heemskerk en de Zeehaen. Amsterdam 1860.

3) De handschriften der ontdekkingsreis van Abel Jansz. Tasman. l. c., pag. 276—281.

4) J. B. WALKER (Abel Janszoon Tasman: His Life and Labours. Hobart. Tasmania 1896, p. 31) hat sie in einem verkleinertem Maasstabe reproduzirt.

5) ABEL JANSZ. TASMAN. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (5) II. 's Gravenhage 1887, p. 327, 328.

6) J. E. HEERES. ABEL JANSZ. TASMAN. Journal of his Discovery .... 1898. Map IV.

7) In dem durchschossenen Handexemplar von G. Moll. Verhandeling over eenige vroegere Zeetogten der Nederlanders. Amsterdam 1825, p. 178, das auf der Utrechter Universitäts-Bibliothek liegt, findet sich folgende handschriftliche Bemerkung: „Het blijkt uit het oorspronkelijk Journaal van Tasman, hetwelk thans voor mij ligt. 3 April 18..". Die beiden letzten Ziffern sind beim Einbinden leider abgeschnitten worden, doch deutet ein noch vorhandenes Häkchen darauf hin, dass die erste der fehlenden Ziffern eine 3 war. Da Moll am 17. Januar 1838 starb, dürfen wir

erhalten gebliebenen Abschriften in Facsimile wiedergegeben worden. Da auch die Originalkarte sich nicht mehr vorfand, sah sich HEERES gezwungen die von SWART publizirte Karte aufs neue zum Abdruck zu bringen, zumal der gegenwärtige Besitzer des Manuskripts, PRINZ ROLAND BONAPARTE, sich weigerte dasselbe zur Veröffentlichung zu überlassen. Die Art und Weise der Wiedergabe verdient jedoch kein Lob. Die Gradeinteilung ist nicht genau; auch die Küstenumrisse decken sich durchaus nicht immer, wovon man sich leicht überzeugen kann, wenn man beide Karten übereinander gegen das Licht hält. In der Deutung der Namen, die in das Englische übertragen worden sind, hat HEERES ebensowenig stets das Richtige zu treffen gewusst.

Ebenso wie bei der Darstellung der Fahrt von JACQUES LE MAIRE (1616), setzen wir mit dem Augenblicke ein, in welchen TASMAN sich der vermeintlichen Küste von Neu-Guinea nähert. Am 28. März 1643 wurde unter 4° 30′ S. und 172° 16′ E. [1]) die Insel Marken wieder aufgefunden. Nachdem das Geschwader sich am Mittage des nächsten Tages unter 4° 20′ S., 172° 17′ E. befunden, trieb dasselbe abends auf 2 grössere und 3 kleinere Inseln zu, in denen die „Groene Eilanden" LE MAIRE's wieder erkannt wurden [2]). Darauf wurde die St. Jan-Insel nebst 2—3 Inselchen gesichtet und endlich tauchte in der Ferne auch Festland auf. Am 1. April meinte TASMAN die Ostküste von Neu-Guinea erreicht, und zugleich das unter 4° 30′ S., 170° 41′ E. sich findende Vorgebirge „bij de Spanjaerden Cabo Santa Maria genaempt", wieder erkannt zu haben. Hieraus hat zuerst CARL E. MEINICKE den Schluss gezogen, dass den Spaniern bereits die Ostküste von Neu-Mecklenburg bekannt gewesen sei [3]). Andere, wie H. SCHNEE [4]), E. STEPHAN und F. GRAEBNER [5]) haben diese Ansicht noch dahin zu präzisiren

---

also annehmen, dass er im Laufe der 30ger Jahre das vermeintliche Original hat einsehen können. Ich sage ausdrücklich vermeintlich, da ich vermute, dass es das einer Utrechter Familie gehörende Manuskript ist, welches er sah und zwar das nämliche, welches auch von HEERES benutzt wurde.

1) Die Längenbestimmungen von Tasman beziehen sich auf den Pik von Teneriffa, oder vielmehr auf die ihm vorgeschriebene Länge von Batavia 127°5′E. Teneriffa, die in Wirklichkeit 123°26′44″ (106°48′37″E. Greenw.) beträgt. Dieser konstante Fehler ist natürlich bei der Beurteilung der Positionsbestimmungen mit in Betracht zu ziehen. Wie die nachstehende kleine Tabelle beweist, hat J. B. Walker dieselben mit Recht als ungenau bezeichnet (Abel Janszoon Tasman: His Life and Labours. Hobart 1896, p. 32. Anm. 1) und ist es S. Ruge nicht gelungen diesen Vorwurf zu entkräften (Petermanns Mittlg. XLIII. 1897, Lit. Ber. N° 530).

| | Tasman. | | Neuere Bestimmungen. | Differenz. |
|---|---|---|---|---|
| Batavia . . . . . | [127°5′]E. | Teneriffa . . . . . | 123°26′44″ . . . . . | 3°38′16″ |
| April 2. (Kap Santa Maria) . . . | 170°41′ | „ . . . . . | 169°59′ . . . . . | 0°42′ |
| April 18. (nördlich von Rook-Insel) ca. | 165°37′ | „ . . . . . | 164°36′ . . . . . | 1°1′ |
| April 19. (nördlich von Crown-Insel) | 164°50′ | „ . . . . . | 163°35′ . . . . . | 1°15′ |
| April 25. (Jamna) . . . . . | 156°47′ | „ . . . . . | 155°50′ . . . . . | 0°57′ |
| April 28. (Insu Moar) . . . . . | 156°28′ | „ . . . . . | 155°38′ . . . . . | 0°50′ |
| Mei 12. (nördlich von Wiak) . . | 153°17′ | „ . . . . . | 152°54′ . . . . . | 0°23′ |
| Mei 15. (Kap der Guten Hoffnung) | 149°53′ | „ . . . . . | 149°2′ . . . . . | 0°51′ |
| Mei 17. (nördlich von Waigëu). . | 148°34′E | „ . . . . . | 147°23′ . . . . . | 1°11′ |

Merkwürdig ist noch, dass Tasman selbst die Länge von Batavia am 15. Juni 1643 zu 127°18′ bestimmte (van Nierop l. c. pag. 64), was sogar eine Differenz von 3°51′16″ ergiebt.

Auch die Breitenbestimmungen lassen, besonders im letzten Teile der Fahrt, zu wünschen übrig, und W. van Bemmelen hat nicht Recht, wenn er behauptet, dass die Fehler den Betrag von 10′ nicht überschreiten (The Observations made with the Compass on Tasman's Voyage, p. 11, in der Tasman-Ausgabe von J. E. Heeres. Amsterdam 1898).

2) Gemeint ist die Pinepel-Gruppe im Norden von Nissan.

3) Die Inseln des Stillen Oceans. I. Leipzig 1875, p. 131.

4) HEINRICH SCHNEE. Bilder aus der Südsee. Berlin 1904, p. 4.

5) Neu-Mecklenburg. (Bismarck-Archipel). Berlin 1907, p. 1.

gesucht, dass MENDAÑA diese Küste entdeckt habe. Aber weder dieser, der zudem diese Insel niemals zu Gesicht bekommen hat, noch überhaupt ein spanischer Schriftsteller kennt hier ein derartiges Kap. Ebensowenig ist es bis zur Stunde geglückt eine spanische Karte aufzufinden, welche die von TASMAN erwähnte Bezeichnung trägt. Des Rätsels Lösung findet man aber, wenn man sich die HERRERA'sche Karte (1601) ansieht, die sich nachweisbar in den Händen TASMAN's befand [1]). Auf dieser gewahrt man nämlich an der (vermeintlichen) Ostspitze von Neu-Guinea und zwar abermals unter 4° 30′ S. den Namen „Natividad de

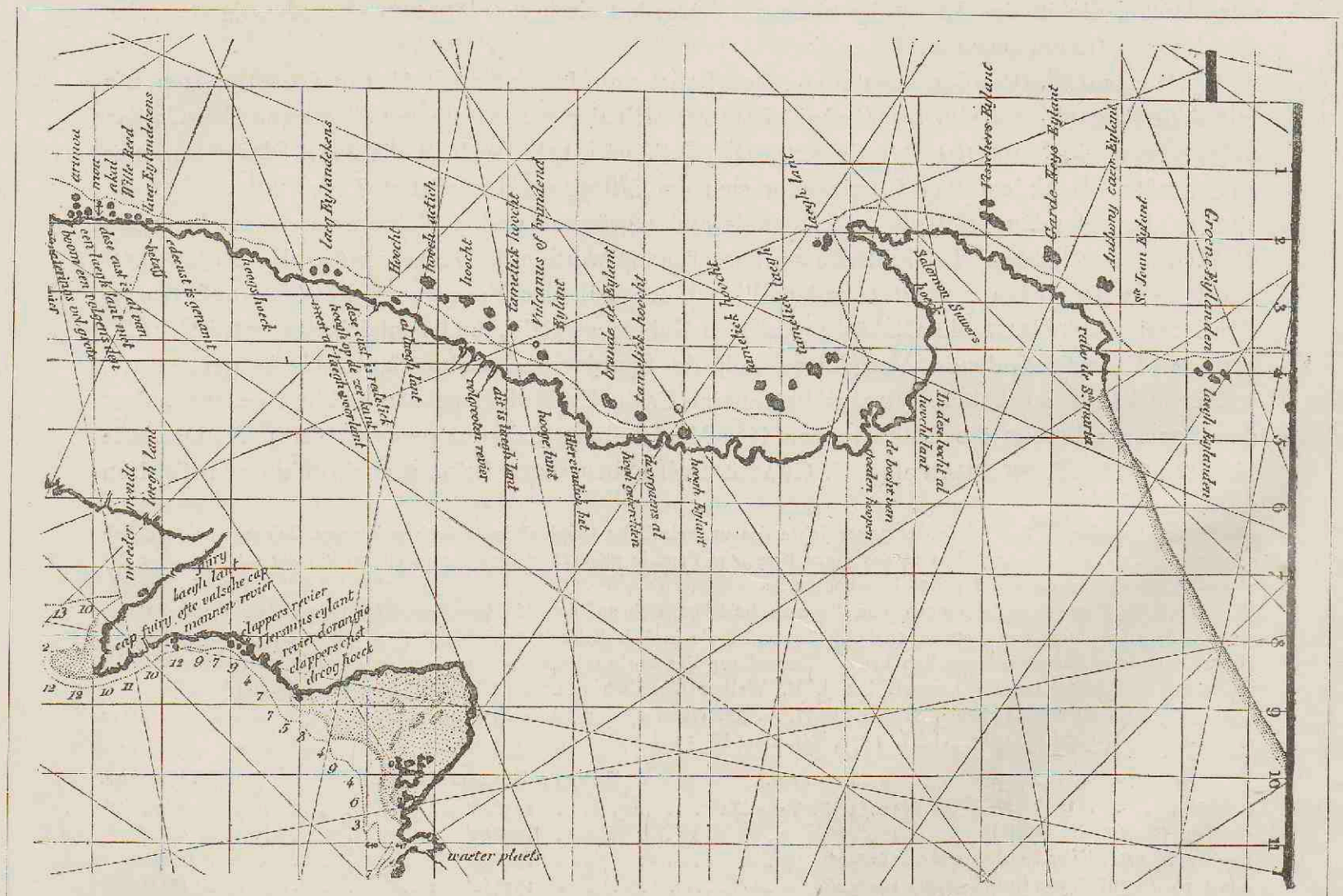



Fig. 21.

Nuestra Señora" [2]). Ich hege denn auch nicht den geringsten Zweifel, dass das „Cabo de Santa Maria" eine Umschreibung dieses Namens darstellt. TASMAN konnte allerdings nicht ahnen, dass diese beiden Punkte in Wirklichkeit 866 km. von einander entfernt liegen.

Am 2. April kam auf der Fahrt längs der Küste eine Insel in Sicht, die zu Ehren eines Ratsherrn von Indien, den Namen Anthony Caens-Insel erhielt [3]). Am folgenden Tage

1) Der Sammelband: Nieuwe Werelt, anders ghenaempt West-Indien. 't Amsterdam 1622, enthält ausser dem Journal von Le Maire auch eine Übersetzung der Schrift von Herrera, Descripcion de la Islas occidentales mit den dazu gehörenden Karten.

2) Siehe oben Fig. 7 (p. 28). Die Lage entspricht dem Kap Gourdon.

3) Tanga-Inseln der heutigen Karten.

tauchte das erste mit Eingeborenen bemannte Boot auf, das jedoch, ohne Beziehungen anzuknüpfen, nach dem Strande zurückkehrte. Der 4. brachte die Entdeckung einer weiteren Insel, der TASMAN den Namen Gardenijs-Insel gab [1]). Nach der Angabe von H. SCHNEE lautet der einheimische Name Lihir oder Lir [2]). 10 Meilen von ihr entfernt, gelangten die Schiffe am nächsten Tage in die Nähe einer anderen. Unweit des Strandes bemerkte TASMAN einige Kanus und in der Vermutung, dass die Insassen mit Fischen beschäftigt waren, gab er ihr den Namen „Visschers-Eyland" (Fischer-Insel) [3]). Es ist dies die südlichste der jetzt auf den Karten prangenden Gardner-Inseln [4]), die Napakur genannt wird. Die jetzige Fischer-Insel (Sinebéri) — die nördlichste dieser Gruppe — wurde von TASMAN gar nicht gesehen. Die gegisste Mittagsbreite betrug 3° S., die Länge 169° 17′ E. Am Morgen des 6. sah man vom Strande 8—9 Kanus abstossen, die sich anfänglich in einem respektvollen Abstande von dem Geschwader hielten, bis ermunternde Zurufe ein Näherkommen bewirkten. Mit Hülfe des LE MAIRE'schen Wörterverzeichnisses wurden ihnen die Namen von Kokosnüssen, Obi und Schweinen zugerufen, die die Insassen zu verstehen schienen, da sie nach dem Strande zurückruderten. Der zunehmenden Stärke des Windes schrieb TASMAN es zu, dass sie sich nicht wieder blicken liessen. Mittagsbreite 2° 53′ S., Länge 168° 50′ E. Erst während der Nacht trat ein Nachlassen der Brise ein. Im Laufe des Vormittags wurden die Schiffe von 20 Kanus umschwärmt. Einige der Eingeborenen wagten es schliesslich an Bord des „Heemskerck" zu kommen. Ausser 3 Kokosnüssen, von denen nur eine abgetreten wurde, hatten sie nur einen Haifisch bei sich, dessen sie sich gegen Zahlung von 3 Schnüren von Perlen entledigten. Mittagsbreite 2° 35′ S., Länge 168° 25′ E. Kurs W. z. N. Während der Nacht wurde die Byron-Strasse passirt, die aber ebenso, wie dies durch LE MAIRE im Jahre 1616 geschehen war, für eine Bucht angesehen wurde. Am Morgen des 8., als TASMAN 4 niedrige Inseln gewahrte, glaubte er sich noch an der Westseite dieser Bai zu befinden, in Wirklichkeit war dies aber bereits der östliche Teil der Nordküste von Neu-Hannover mit den in der Nähe derselben liegenden Ost-Inseln. Westlich davon wurden auf der Weiterfahrt noch 3 kleine Eilande gewahrt, die zu den Nord-Inseln der heutigen Karten gehören. Gegisste Breite 2° 26′ S., Länge 167° 39′ E. Darauf wurde ein niedriges Vorgebirge mit zwei nördlich davon, aber SW. z. S. von dem Geschwader liegenden Inselchen gewahrt. „Van alhier begint het Landt hem altemet zuydelycker te ontvallen." Das erwähnte Vorgebirge erhielt den Namen Salomon Sweers, einem Manne zu Ehren, der 1640—1645 Ratsherr von Indien war [1]). Es

---

1) Nach dem Ratsherrn von Indien Arent Gardenijs (De Navorscher XII. Amsterdam 1862, p. 33). Im Journal von Tasman steht einmal Gerrit de Nijs, ein zweites Mal Garde Neys und endlich auch richtig Gardenijs, aber nicht wie C. E. Meinicke behauptet Gardeney. Der Name dieser Insel hat überhaupt vielfache Verstümmelungen erfahren und wird auch heutigentags noch auf fast sämmlichen Karten falsch geschrieben. Besonders verbreitet ist die Bezeichnung Gerrit Denis.

2) H. SCHNEE. Über Ortsnamen im Bismarck-Archipel. Mittheilungen von Forschungsreisenden aus den deutschen Schutzgebieten. XIV. Berlin 1901, p. 239.

3) Der Irrtum von P. A. LEUPE, der da meinte, dass diese Insel ihren Namen zu Ehren des Oberpiloten Visscher erhalten habe (Abel Jansz. Tasman en Franchoys Jacobsz. Visscher. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (1) IV. 1856, p. 132), ist bereits von J. E. Heeres berichtigt worden. Die von Bougainville und Maurelle eingeführten Bezeichnungen Suzannet und San Pedro sind im allmählichen Verschwinden von den Karten begriffen.

4) Dieser Name ist aus der Verstümmelung des Wortes Gardenijs entstanden, aus dem Prévost (Histoire générale des Voyages. XI. éd. Didot. Paris p. 213) und Ch. de Brosses (Histoire de la navigation aux Terres Australes. I. 1756, p. 461) eine Isle de Gardener machten. Dieser Name war es, der später auf die Fischer-Insel übertragen wurde und sodann als Bezeichnung für die Gruppe, die jetzt Gardner-Inseln genannt wird, Verwendung fand. In der holländischen Übersetzung (Historische Beschrijving der Reizen. XVIII. Amsterdam 1759, p. 366) wurde dieser Irrtum bereits berichtigt.

ist dies das heutige Königin Charlotte-Vorland, das ebenfalls an ganz unrichtiger Stelle sich befindet und nicht das Nordkap von Neu-Hannover, das gegenwärtig auf sämmtlichen Karten jenen Namen trägt.

Am Morgen des 9. wurde die Spitze des genannten Vorlandes in SE. z. E., $2^1/_2$ Meilen entfernt, gewahrt und SSW., in zwei Meilen Entfernung ein kleines, niedriges Inselchen [2]). Es ist dieses eine der Duke of Portland-Inseln, die PHIL. CARTERET am 13. September 1767 unter 2° 27′ S. wieder auffand. [3]) Mittagsbreite 2° 33′ S., Länge 167° 7′ E. Erst im Laufe des Nachmittags konnte das Queen Charlotte Foreland gerundet werden. Am Mittag des folgenden Tages lag dieses in NNE., während ein anderes Vorgebirge — das heutige Kap Batsch — in ENE. gepeilt wurde. Mittagsbreite 3° 2′ S., Länge 167° 4′ E. Abends wurde ein ESE- und SE-Kurs eingeschlagen, um in die Nähe des Landes zu gelangen, doch erwiesen sich die schwachen und veränderlichen Winde dem Vorwärtskommen wenig förderlich. Auch am 11. blieben die Schiffe infolge von Windstillen treibend. Mittags wurde Land in NE. bemerkt. Gegisste Mittagsbreite 3° 28′ S., Länge 166° 51′ E. Der eingeschlagene Kurs SW. z. W. $^1/_2$ W. wurde auch während der Nachmittagsstunden innegehalten. Mit dem abends sich auftuenden ENE-Winde wurde in SE. gesegelt, doch stellte sich alsbald wiederum Windstille ein. Die Schiffsglocke hatte am 12. drei Glas der Tagewache verkündet, als ein heftiger Stoss die Schiffe dermassen erschütterte, „dat niemant van ons volcq, hoe diep oock in slaep wesende, in de cooy bleef leggen." Es folgten darauf noch einige schwächere Stösse. Als kein Grund gelotet werden konnte, überzeugte man sich davon, dass ein Seebeben der Ruhestörer gewesen war. Mittagsbreite 3° 45′ S., Länge 167° 1′ E. In einer Entfernung von $4^1/_2$ bis 5 Meilen wurde nachmittags ein kleines, rundes, niedriges Inselchen in S. z. W. bemerkt. Es ist dies eine der unweit von Kap Campbell auf Neu-Pommern liegenden Inseln. Am Morgen des 13. wurden hohe Berge, sowie niedriges Land von SW. z. W. bis ESE. gewahrt [4]). Gegisste Mittagsbreite 4° 22′ S., Länge 167° 18′ E. Mit SSE-Kurs 10 Meilen gesegelt. Nach-

---

1) P. A. LEUPE. „Salomon Sweers, Raad van Indië". Bijdr. t. d. T. L. en Vk. (3) VIII. 's Gravenhage 1873, p. 35. Der Name wird im Text des Tasman'schen Journal nicht erwähnt, dagegen findet er sich auf einer demselben beigefügten Abbildung als „Salmon [sic!] Sweers hoek". Synonym damit ist der Name Struishoek, der zuerst von Dirck Rembrandtsz. van Nierop (l. c. pag. 62) und sodann von Valentijn (Oud en Nieuw Oost Indien. III. 2. 1726, p. 56) erwähnt wird. Die erste Karte, die den Namen als Strus- bezw. Struyshoek verzeichnet, wurde von Pieter Goos (De Zee-Atlas ofte Water-weereld. t' Amsterdam 1666) veröffentlicht. Auch in dem Atlas von Johannes van Keulen (De Nieuwe Lichtende Zeefakkel. Amsterdam 1705) findet sich derselbe Name. Heeres vermutet, dass sein Ursprung auf eine Verstümmelung der Wortes „Sweers" zurükzuführen ist, wohl aber mit Unrecht. Eher könnte man einer absichtliche Ersetzung des Namens Salomon Sweers durch Struys, eines damals bekannten Eigennamens, das Wort reden. — Sehr ergötzlich ist es, dass E. T. Hamy diesen Namen mit „Cap des Autruches" übersetzt und zugleich meint, dass dieses Vorgebirge seinen Namen als „Cabo de las Avestruces" gelegentlich der Expedition von Hernando de Grijalva erhalten habe. In keiner einzigen Relation findet sich ein Wort hierüber. Auf der Karte von P. Langhans (Deutscher Kolonial-Atlas N° 21. Gotha 1892) wird Struishoek mit dem Königin Charlotte-Vorland identifizirt.

2) Im Gegensatz hierzu werden auf der Karte drei Inseln angegeben.

3) J. HAWKESWORTH. An Account of the Voyages .... I. 1773, p. 600.

Die von Heeres (l. c. Journal p. 46) ausgesprochene Vermutung, dass die genannten Inseln bereits am 8. April gesichtet worden seien, ist unzutreffend.

4) Es ist ganz unverständlich wie Jac. Swart (Journal van de reis naar het onbekende Zuidland. Amsterdam 1860, p. 148. Anm.) diese Bucht nach dem Osteingang der Byron-Strasse hat verlegen können. Eine derartige Annahme wird bereits durch die Breitenbestimmungen widerlegt. Auch James Burney (A Chronological History. III. 1813, p. 100), und mit ihm J. E. Heeres (l. c. engl. Text des Journals, p. 47), irrt, wenn er diese Bucht zwischen Neu-Pommern und Neu-Mecklenburg sucht.

mittags trieben die Schiffe bei Windstille in regungslosem Wasser umher, so dass bereits die Vermutung laut wurde, sich in einer Bucht zu befinden, „doch de tydt zal ons leeren wat van de zaek is." Als TASMAN am Morgen des 14. von ENE. bis SSW. und ferner erst wieder in WSW. Land zu erblicken vermochte, meinte er hier die erhoffte Durchfahrt entdecken zu können, weshalb er dieser Bucht den Namen der Guten Hoffnung gab. Beim Näherkommen musste er freilich die betrübende Erfahrung machen, dass alles Land von Osten nach Westen zusammenhing. Er war in die Riebeck-Bucht hineingeraten. Unter der Küstenansicht findet sich im Journal die Bemerkung: „Aldus verthoont het land van Noua Guinea inde groote bocht daer wij hoopten een doorganck t' vinden nae Caep Keerweer maer bevonden datter geen doorganck en was." [1]) Hätte er nur $1^1/_2°$ weiter westlich diesen Versuch wiederholt, so wäre er der Entdecker der Dampier-Strasse geworden. Beim Passiren der Willaumez-Halbinsel wurden übrigens, nach Ausweis der Karte, die erst von D'ENTRECASTEAUX wieder aufgefundenen Französischen Inseln [2]) gesehen. Mittagsbreite 5° 27′ S., Länge 166° 57′. Mit schwachen und veränderlichen Winden machten die Schiffe am 15. nur geringe Fortschritte. Gegisste Mittagsbreite 5° 18., Länge 166° 36′. Abends wurde in NW., 6 Meilen entfernt, ein hohes Eiland — die Insel Mérite — bemerkt.

Am 16. April trieb das Geschwader mit der Strömung, bei Windstille, weiter. In W. z. S. und WSW. setzte sich das sichtbare Land (Neu-Pommern) aus hohem Gebirge mit einigen schönen, grossen Tälern zusammen. Gegisste Mittagsbreite 5° 5′ S., Länge 166° 27′. Am Vormittage des folgenden Tages tat sich eine schwache Brise auf, die dem Weiterkommen in westlicher Richtung förderlich war. Mittagsbreite 5° 8′ S., Länge 166°. Bei Sonnenuntergang wurde das „Westende eines hohen Berges auf Nova Guinea SW. z. S. in 6—7 Meilen Entfernung" bemerkt. Was Tasman dafür ansah, war in Wirklichkeit die Rook-Insel (Umboi). [3]) Am 18. in der Frühe lag der genannte Berg S. z. W., 6—7 Meilen entfernt. Die Mittagshöhe wurde zu 5° S., die Länge zu 165° 37′ bestimmt. Zu derselben Zeit lag die Rook-Insel im Süden, nachmittags gegen 4 Uhr aber im Osten des Geschwaders, worauf ein anderer hoher Berg — gemeint ist die Long-Insel — in SW. z. S. auftauchte. Während des Vormittags des 19. kam eine schwache Brise aus Süden auf. Kurs WSW. Mittagshöhe 5° 9′ S., Länge 164° 37′. Zugleich wurde ein rundes, hohes Inselchen 3 Meilen „vom Festlande von Nova Guinea entfernt," in einem Abstand von $2^1/_2$ Meilen im Süden erblickt. Es war dies die Crown- (Kronen-)Insel [4]). Nachmittags 2 Uhr gelangten die Schiffe in die Nähe eines Felsenriffes, auf dem nur ein Faden Wasser stand, und vom Maste aus liessen sich im Norden noch mehrere kleine Riffe erkennen, zwischen denen tiefes Wasser vorhanden zu sein schien. Das ebengenannte Riff findet sich auf den heutigen Karten unter dem Namen Brecher-Riffe unter 4° 55′ S.,

---

1) Ein Anonymus hat behauptet (Verschillende berigten en opmerkingen. Tromp en Verweer. Tijdschr. toegewijd aan het Zeewezen. II. Mededeblik 1832. 2e afd., p. 16), dass Tasman den Versuch unternommen habe eine Durchfahrt nach dem Keerweer, also der Stelle unweit des NW-Einganges der Prinses Marianne-Strasse und der Mündung des Digul, an der Jan Carstensz. am 7. März 1623 hatte umkehren müssen, aufzufinden. Aus der oben abgedruckten Bemerkung geht aber deutlich hervor, dass Tasman eine Durchfahrt nach dem Kap Keerweer suchte.

2) Voyage de Dentrecasteaux, envoyé à la recherche de La Pérouse. I. Paris 1808. p. 435.

3) Bereits die Breitenbestimmungen hätten Heeres (l. c. pag. 47) davon abhalten müssen, diesen Berg als das Finisterre-Gebirge zu deuten.

4) Es ist ganz unverständlich, wie Heeres (l. c. pag. 48) dazu gelangen konnte dieses „ront hoogh eylandeken" für Krakar, das einen Durchmesser von 20 km. besitzt, anzusehen.

146° 48′ E. Gr. eingetragen. Im Laufe der Abendstunden kam das Südkap einer hohen Insel in W. z. N., $5^1/_2$—6 Meilen entfernt, in Sicht. Das Eiland heisst G'bagebag, Bagabag oder Wagwag, das in der Literatur zuerst unter dem Namen Sir Robert Rich-Insel eingeführt wurde. [1]) Am 20. mittags lag das erwähnte Vorgebirge NW. z. W. 2—$2^1/_2$ Meilen und abends die Mitte der Insel NNE., $1^1/_2$ Meilen vom Geschwader entfernt, wobei zugleich das Südkap einer anderen grösseren und höheren Insel (Krakar) in WNW. gesehen wurde. Mittagsbreite 5° 4′ S., Länge 164° 27′. Ein im Laufe des Abends sich einstellender, kräftiger Ostwind liess die Segel schwellen, so dass man mit dem Beginn der zweiten Nachtwache dicht unter die Insel gelangte. „Zagen een groote brand boven uyt het geberchte gestadich comen." Tasman irrte aber, indem er die Insel für „de vulcanis, alwaer Willem Schouten in syn Journael van schrift", ansah. Hier war es auch, wo Tasman zum erstenmale das Festland von Neu-Guinea erblickte. Aus den vielen umhertreibenden Baumstämmen und Pflanzenteilen glaubte er auf die Anwesenheit vieler Flüsse schliessen zu können. Nachdem noch im Laufe der Nacht die Isumrud-(Basilisk-)Strasse durchfahren worden war, so dass am Morgen des 21. die Mitte von Krakar 3 Meilen entfernt im Osten lag, tauchte, etwa 8 Meilen entfernt, im NW. eine andere Insel auf „by Willem Schouten ghenaemt 't hooge eylandt." Mittagsbreite 4° 30′ S., Länge 163° 13′ E. Im Laufe des Abends waren die Schiffe bis auf 4 Meilen herangekommen. „Dezen berch brandde gestadich recht boven uyt met vlammen viers." Der erste Irrtum Tasman's hatte den zweiten zur Folge gehabt. Es ist die Insel Manám (Manumudár), dessen Berg Ortiz de Retes (1545) und Le Maire (1616) bereits in Tätigkeit beobachteten. Bei stark westlicher Strömung wurde die Stephan-Strasse durchfahren und dabei die zutreffende Bemerkung gemacht, dass von hier ab das Land an der Nordküste von Neu-Guinea flacher wird.

In der Frühe des 22. gerieten die Schiffe in „bleiches" Wasser, worauf sofort das Steuer nach N. gewendet wurde. Alsbald kam in NNE., 4—5 Meilen entfernt, eine kleine, hohe Insel, welche DUMONT D'URVILLE Aris genannt hat, in Sicht. Mit dem in SSW. bemerkten grossen Fluss ist der Ramu gemeint. Gerade in dem NNW.-Kurse lagen zwei hohe Inseln. Es sind dies Blosseville und Lesson. Mittagsbreite 3° 39′ S., Länge 161° 38′. Im Laufe des Tages wurden im ganzen 6 Inseln passirt, womit jedenfalls gemeint waren Lesson, Blosseville, Garnot, Jacquinot, Deblois und Roissy. Nachmittags gewahrte man längs der Küste viele Flüsse und auf dem Meere zahlreiches Treibholz. „Dieses niedrige Land bildet hier ein Vorgebirge, und wenn man an demselben vorbeigefahren ist, tritt das Land nach Westen zurück." Dieses Kap dürfte mit der Richthofen-Huk identisch sein.

Als am Abend das Ostkap der westlichsten Insel, nämlich Roissy, in NE. z. E., $1^1/_2$ Meilen entfernt lag, tauchte in W. z. N., 5 Meilen entfernt, ein anderes hohes Eiland auf. Es war dies die D'Urville-Insel (Kairu). Am 23. wurde mit WNW-Kurs weitergesegelt, worauf im Laufe des Vormittags abermals viel Treibholz bemerkt wurde. Gegisste Mittagsbreite 3° 1′ S., Länge 160° 3′. Nach der Karte müssen die drei Inseln im Berlinhafen: Alii, Seniú (Seleo) und Angal, als „laeg Eylandekens" bezeichnet, im Laufe des Tages gesichtet worden sein. Nachmittags legte ein Kanu bei dem „Zeehaen" an. Mit einem gleich günstigen Winde und Strome wurde am 24. derselbe Kurs wie am verflossenen Tage eingehalten.

---

1) WILLIAM DAMPIER. A. Voyage to New Holland &c. in the Year 1699. A. Collection of Voyages. 3d ed. III. London 1729, p. 222.

Gegisste Mittagsbreite 1° 22′ S., Länge 158° 36′ E., so dass innerhalb der verflossenen 24 Stunden $28^1/_2$ Meilen zurückgelegt worden waren. Wie aus der Karte von Tasman „Een grondigh onderwijs . . . .“ hervorgeht, wurde das Cyclopengebirge gesehen und der der Tanah Merah-Bai am nächsten liegende Dafonsero als „hoogen bergh“ bezeichnet. Am Ende der zweiten Nachtwache wurde voraus niedriges Land und Feuer der Eingeborenen am Strande bemerkt. Mittagsbreite 2° 20′ S. Das Geschwader befand sich in der Walckenaer-Bai und das Journal enthält eine Abbildung von der mit Kasuarinen besetzten Küste.

Am Vormittage des 25. gelangte man in die Nähe von drei niedrigen Inseln, die, unweit des Strandes, 5 Meilen östlich von Jamna liegen. Es waren dies Podena, Jarsun und Anus. Bald gelangte auch Jamna, das von Tasman anfänglich für das Moa von Le Maire angesehen wurde, in Sicht. An der Westseite derselben, in 15 Faden Tiefe, vor Anker gekommen, wurden unmittelbar darauf die Schiffe von einer Menge Kanus umschwärmt. Durch hingeworfene Glasperlen zutraulich gemacht, erschienen die Eingeborenen an Bord. Mit Hülfe des Le Maire'schen Vokabulars wurde den Leuten klar zu machen gesucht, dass man Schweine, Hühner, Kokosnüsse und andere Lebensmittel zu erwerben wünsche. Wirklich kehrten sie im Laufe des Nachmittags mit Kokosnüssen und unreifen Pisangs zurück. Für ein Messer wurden 12—14, für einen alten Nagel oder eine Schnur Perlen 5—6 Kokosnüsse verabfolgt. Auch einige Fische, sowohl im frischen, als geräucherten (muss heissen gebratenen) Zustande, waren mitgebracht worden. Mittagsbreite 2° 11′ S., Länge 156° 47′. [1]) Das Geschwader hatte innerhalb drei Tage über 570 km. zurückgelegt, ein Abstand der von TASMAN auf 70 Meilen (525 km.) geschätzt worden war. In der Frühe des 26. waren die Papuanen bereits mit frischen Vorräten wieder zur Stelle, um abermals bereitwillige Abnehmer zu finden. Im Westen bemerkte man vom Ankerplatz aus zwei niedrige Inseln, nämlich Insu Moar und Insu Manai, als ein Eiland erscheinend, und Masi-Masi; ferner im Nordwesten „Arymoa“, womit Niru Moar gemeint war. Am 27. April stellten sich nicht allein Kanus von Jamna ein, sondern auch solche von den umliegenden Inseln, darunter zwei sehr grosse mit 18—20 Insassen. Es wurden so viele Kokosnüsse angebracht, dass auf jeden Mann 6 kamen. Abends kam TASMAN zu der Überzeugung, dass die Schiffe sich vor Jamna und Mademo befanden und gab er der zwischen beiden Inseln befindlichen Meerenge den Namen Cornelis Witsen-Reede, zu Ehren eines Ratsherrn von Indien. [2])

Am 28. wurden mit Tagesanbruch die Anker gelichtet, worauf gegen Mittag die Ankunft vor Insu Moar und Insu Manai (Fig. 22) erfolgte, nachdem die kleinere Insel Masi-Masi, die unter dem Namen Takal aufgeführt wird, passirt worden war [3]). Die den Eilanden gegenüber liegende Küste wurde unter dem Namen Betaff aufgeführt [4]). Die vor Insu Moar gegisste

---

1) In Wirklichkeit 2°1′ S. und 155° 50′ E = 139°12′ E. Gr.

2) Auf der von J. Swart 1860 reproduzirten Karte steht „Witte Reed“ und auf der von Tasman verfassten, vom 8. September 1644, „Willems Reede“. Beide Angaben beruhen auf Schreibfehlern. Auch Nic. Witsen (l. c., pag. 179) bezeugt, dass dieselbe Cornelis Witsen-Reede heisst.

3) Ein Dorf Takar ist heute noch an der gegenüberliegenden Küste von Neu-Guinea bekannt.

4) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA (Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea 1879, p. 110 Anm.) hatte die Vermutung ausgesprochen, dass hier eine Verstümmelung des Wortes Tabi, womit dieser Küstenstrich zuweilen bezeichnet wird, vorliege. Demgegenüber hat Heeres mit Recht darauf hingewiesen, dass das Wort „Betaff“ auch auf der Küstenansicht im Journal von Tasman angeführt wird. (Journ. of his Discovery, l. c. pag. 51). Aus der Mitteilung von F. S. A. de Clercq (De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Ned. Aardr. Gen. (2) X.

Mittagsbreite betrug 2° 5′ S., die Länge 156° 28′ E. [1]). Kaum waren die Anker gefallen, als eine Menge Eingeborener in ihren Kanus herbeieilten, um Kokosnüsse und Pisangs an den Mann zu bringen. Im Laufe des Abends stellte sich zudem eine grosse, mit 19 Menschen bemannte Prau vom Festlande her ein. Auch während des folgenden Tages fand ein unaufhörliches Kommen und Gehen statt, um Früchte des Landes gegen eiserne Nägel, Glasperlen und Messer auszutauschen.

Die auf den 30. angesetzte Abfahrt musste infolge einer steifen, aus WNW. wehenden Brise aufgeschoben werden. Auch hatte sich die bisher so günstige Stimmung gewendet. Am 3. Mai wurde ein Matrose durch einen Pfeilschuss in die Wade verwundet, worauf vom Schiffe aus mit Musketen geantwortet wurde. Als nun TASMAN, gerade wie zu Zeiten seines Vorgängers Le Maire, durch den Wind gezwungen, den Ankerplatz tiefer in die Meerenge

Fig. 22.

verlegen musste, glaubten die Eingeborenen, dass es nunmehr auf eine Bestrafung abgesehen war und veranlassten den Übeltäter sich an Bord zu begeben. Der Friede wurde wieder hergestellt und damit auch die Handelsbeziehungen aufs neue angeknüpft. Die Meerenge erhielt den Namen Maetsuijcker-Reede zu Ehren des Ratsherrn von Indien Joan Maetsuijcker (1640—1650). Während des Aufenthaltes vor Jamna und Insu Moar waren im ganzen gegen 6000 Kokosnüsse und 100 Büschel Pisang erworben worden.

Am 6. Mai stellte sich Südwind ein, von dem sofort Gebrauch gemacht wurde, doch musste bereits eine Viertelstunde nach dem Verlassen der Reede, als derselbe wieder nach-

---

1893, p. 987) hätte jedoch ersehen werden können, dass Betaf ein mehr landeinwärts liegendes Dorf ist. Wahrscheinlich wurde beim Erfragen der Finger in der Richtung auf dasselbe gehalten.

1) Die wirkliche Lage ist 1°57′ S., 139° E. Gr. = 155°38′7″ E. Teneriffa.

liess, auf neue geankert werden. Erst am nächsten Tage gelang es endgültig weiterzukommen, doch befand das Geschwader sich am Abend erst 3 Meilen von den Arimoa-Inseln entfernt, wie denn überhaupt die Fortschritte, die in diesem Teile der Fahrt gemacht wurden, sehr gering waren. Am 8. wurde die Breite zu 1° 30′ S., die Länge zu 156° 22′ E., am 9. zu 1° 35′ S., 155° 25′ E. bestimmt. Als die Schiffe am 10. in ziemlicher Entfernung längs eines niedrigen Landes durch schmutziges Wasser fuhren, ward die Vermutung laut, dass hier viele Flüsse münden müssten. In der Tat befand man sich vor dem Delta des Mamberomno (Amberno). Mittagshöhe 1° 17′ S., Länge 155° 12′ E. Am folgenden Tage wurde mit W. z. S-Kurs gesegelt, um wieder Land in Sicht zu bekommen. Mittagsbreite 1° 3′ S., Länge 154° 28′ E., worauf im weiteren Verlauf des Tages rein westlicher Kurs gewählt wurde. Nach der Karte von TASMAN vom 8. September 1644 müssen einige der Padaaido-Inseln in Sicht gekommen sein. Erst am 12. konnte man in die Nähe der „Willem Schouten-Insel" zu gelangen und zwar befanden die Schiffe sich mittags 6 Meilen östlich von ihrem Nordkap entfernt [1]). Beobachtete Breite 0° 54′ S., Länge 153° 17′ E. Gegen Sonnenuntergang stiessen 6 Kanus von der Insel, nämlich Wiak, ab, die es aber nicht wagten näher heranzukommen. Das erwähnte Nordkap befand sich in WSW. $1^1/_2$ Meilen entfernt. Am folgenden Morgen befanden die Schiffe sich NE. z. N. von dem Westkap (von Supiori), während zu gleicher Zeit in NW. z. N. eine kleine Insel bemerkt wurde. Die Mittagsbreite (gegisst) betrug 0° 54′ S., die Länge 152° 6′ E. Im Laufe des Nachmittags tauchte in SSW. Neu-Guinea wieder auf, wie TASMAN richtig erkannte. Am Morgen des 14. gelangte man in die Nähe der Küste. Hinter einem meist etwas niedrigen Vorlande erhob sich das hohe Gebirge des Binnenlandes, das seinem Aussehen nach demjenigen der Insel Formosa ähnlich war. Darauf wurde in westlicher Richtung auf das Kap der Guten Hoffnung zugesteuert [2]), das abends in Sicht kam. Mittagshöhe 0° 48′ S., 150° 31′ E. Am 15. lag das erwähnte Vorgebirge genau im Süden, 3 Meilen entfernt. Gegisste Breite 0° 41′ S., Länge 149° 53′ E., Kurs W. z. N. „Wir richteten unseren Kurs nach der Westseite der Bucht, in welche WILLEM SCHOUTEN gesegelt war und aus der er wieder hatte umkehren müssen." Es war damit die Gaman-(Dampier-)Strasse gemeint, in die einzulaufen nicht einmal der Versuch gemacht wurde. Aus TASMAN's Karte vom 8. September 1644 (Fig. 23) geht hervor, dass noch an den beiden kleinen, niedrigen Mios Su (Amsterdam und Middelburg) vorbeigefahren wurde. Während der Nacht und auch noch am nächsten Morgen liess man die Schiffe bei Windstille treiben. Das voraus bemerkte Land — die Ostküste von Waigëu — sah TASMAN als die Westküste der angeblichen Bai an. Mittagsbreite 0° 16′ S., Länge 149° 9′ E. Mit westlicher Strömung liessen die Schiffe sich in WNW. treiben, bei welcher Gelegenheit in der Nähe des im Westen liegenden Vorgebirges, nämlich Kap Wariai an der Nordküste von Waigëu, mehrere kleine Inseln wahrgenommen wurden. Mit Sonnenuntergang lag das genannte

---

1) Gemeint war die Nordspitze der westlichen Schouten-Insel, die den Namen Wiak (Biak) trägt. Die Lage der Schiffe war in Wirklichkeit etwa 0°39′ S., 136°17′ E. Gr.

2) Über die Verlegung des Kaps der Guten Hoffnung von der Insel Supiori nach seiner jetzigen Stelle haben wir oben (p. 83) bereits das Erforderliche mitgeteilt. Ein Rätsel wird es für immer bleiben, wie Tasman dazu gelangte eine derartige Verlegung vorzunehmen. Denn wenn auch die Karten von Le Maire und Schouten zu einem solchen Irrtum Anlass geben konnten, so liessen doch deren Journale an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Während auf der Tasman'schen Karte vom 8. September 1644 (Fig. 23) dem Kap eine Lage gegeben wird, die der heutigen entspricht, liegt es auf den von J. Swart und J. E. Heeres dem Journal beigegebenen an unrichtiger Stelle.

Vorgebirge SW. von den Schiffen in 3—4 Meilen Entfernung. In dem gleichen Abstande wurde in NW. ein Eiland bemerkt, nämlich das zu den Aju-Inseln gehörende Baba. Genau im Westen gewahrte man eine weitere Insel, die Manuran heisst. Als das Geschwader am 17. Mai sich dem genannten Eiland bis auf eine Meile näherte, segelte es über ein Riff mit 9 Faden Wasser an der untiefsten Stelle. Nach den heutigen Seekarten liegt dieses unter

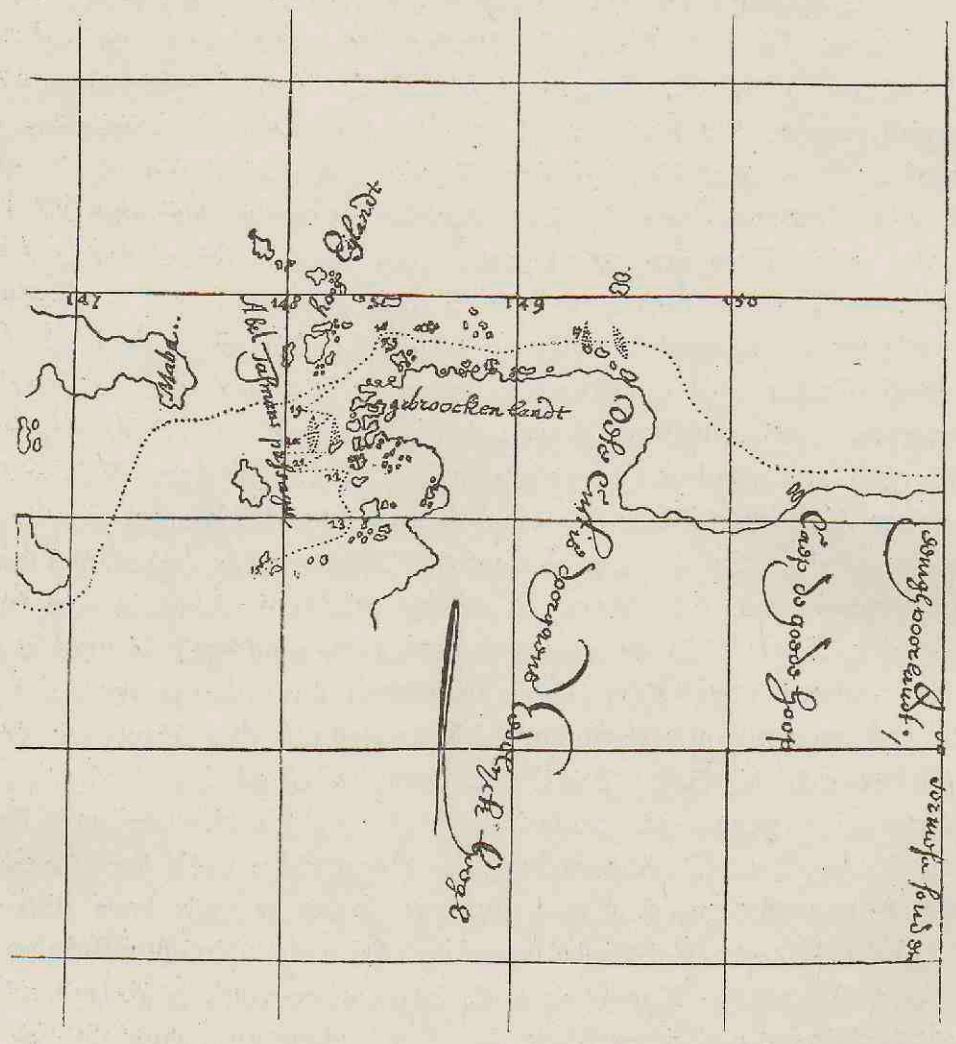



Fig. 23.

139° E. Gr., 10 km. von Manuran entfernt. Nachdem man in tieferes Fahrwasser gelangt war, wurde N. z. W. von der Insel aufs neue eine Untiefe beobachtet. Gegisste Mittagsbreite 0° 20′ S., Länge 148° 34′ E. [1]), wobei Manuran, 3 Meilen entfernt, im Osten lag. Am Abend wurden bei Sonnenuntergang in WNW. und NW. z. W. 7—8 Inselchen, in einer Reihe angeordnet, gesehen, worauf man an Steuerbordseite an bewachsenen Felsen vorbeifuhr. An Backbordseite liess man zu gleicher Zeit 4 kleine Eilande (Seprang-Inseln), die ganz nahe der Küste von Waigëu aufragten, liegen. Gegen 4 Glas der ersten Wache waren die Schiffe, noch etwa $^2/_3$ Meile vom Lande entfernt, vor eine grosse Bucht [2]) gelangt und liessen alsdann die Anker fallen. Von hier aus wurde in W. z. S., gegen 6 Meilen entfernt, eine grosse Insel

1) Diese Bestimmung ist nicht im Einklang mit der Karte von Tasman.

2) Es ist dies die Wunoh-Bucht, die erst 1899 von der „Siboga" besucht und aufgenommen wurde. (Max Weber. Introduction et description de l'expedition. Siboga-Expeditie. I. Leide [1902], p. 69).

gesehen, die auf der Karte von TASMAN als „hoog Eylandt" bezeichnet wird. Es ist dies Ruib (Kawé). Nach derselben Karte müssen auch die Jen-Inseln: Stéphanie, Quoy, Coquille und Uranie gesichtet worden sein. Am 18. wurden mit Tagesanbruch die Anker wieder gelichtet, um die zwischen Ruib und Waigëu liegende Meerenge, die Kawé-Strasse [1]), bekannter unter dem Namen Bougainville-Strasse, zu durchfahren. Gegen Mittag wurden die Schiffe jedoch durch Westwind und Gegenströmung gezwungen zwischen einer Insel (Mé) und einem Felsen vor Anker zu gehen. Gegisste Breite 0° 26′ S. [2]) Trotzdem um 4 Uhr nachmittags eine Kenterung des Stromes sich bemerkbar machte, beschloss TASMAN, des bevorstehenden Neumondes wegen, liegen zu bleiben. Er war noch immer der Meinung sich an der Küste von Neu-Guinea zu befinden. „Volgens de zuydelycke streckinge, die alhier begint, zoude wel connen geschieden, dat beide vloeden alhier aen 't eynde van Nova Guinea verzamelen."

Als am Morgen des 19. die Strömung aufs neue westlich geworden und mit SE. z. E-Kurs dem Lande zugesteuert wurde, „was aen dezen hoek veel gebroocken landt, alsoo by onze carteringe daer van zijnde can gezien werden." [3]) Noch im Laufe des Vormittags wurde, bei 35 Faden Tiefe, aufs neue geankert. Mittagsbreite 0° 35′ S. [4]) Der herrschenden Windstille halber wurde erst in der Frühe des folgenden Tages die Fahrt fortgesetzt und versucht in südlicher Richtung zwischen den hier und da auftauchenden Inseln hindurchzukommen. Infolge eines sich auftuenden Gegenwindes kam das Geschwader nur langsam vorwärts und wurde im Laufe des Nachmittags sogar zurückgetrieben, worauf dasselbe an einem bereits passirten Riffe die Anker fallen liess. [5]) Auch am Vormittage des 21. machte man nur geringe Fortschritte und es musste mittags vor einer kleinen Insel geankert werden. Breite 0° 38′ S. [6]). Dieses Eiland, das westlich von Batang Palé liegende Ju(Dju) [7]), wurde besucht, um Brennholz einzunehmen, bei welcher Gelegenheit bemerkt wurde, dass hierher ab und zu Menschen kommen müssten. TASMAN beabsichtigte längs dieser Küste von „Neu-Guinea" in südlicher Richtung bis in die Nähe des Kap „Wedda", womit er das Kap Libobo, an dem Südende von Halmahera (0° 55′ S., 128° 27′ E. Gr.) meinte, zu segeln. Nachdem noch im Laufe des Abends die Fahrt fortgesetzt worden war, mussten die Schiffe am Mittage des 22. abermals ankern und zwar bei einer kleinen Insel (Nu), die nur 2 Meilen SE. z. E. von der gestrigen entfernt lag. Mittagsbreite 0° 40′ S. [8]) Am Morgen des 23. wurde bei schwachem Südostwinde weitergesegelt. Mittagsbreite 0° 55′ S. (sic!). Man gelangte abermals in die Nähe von Inseln, ohne jedoch Ankergrund zu finden. Wie aus der Karte erhellt, trieben die Schiffe westlich an den Jèf Fam vorbei, wo in der Tat nicht geankert werden kann. TASMAN schreibt ausserdem: „Diese Küste von Neu-Guinea dehnt sich hier mit so vielen Buchten, sowie grossen und kleinen Inseln aus, dass sie nicht zu zählen sind." Am 27. gelangte das Geschwader erst des Nachts in die Nähe der südwestlichsten

---

1) G. F. TYDEMAN. Hydrographic Results of the Siboga Expedition. Siboga-Expeditie Monographie III. Leiden 1903, p. 28.

2) Von diesem Tage ab fehlen im Journal die Längenbestimmungen. Valentijn giebt 147°55′ E. von Teneriffa, was aber entschieden falsch ist, auch schon auf Grund der Karte von Tasman.

3) Diese Nordwestecke von Waigëu wurde noch lange Zeit als „Gebroken Hoek" [von Neu-Guinea] bezeichnet.

4) Die wirkliche Breite, halbwegs zwischen Waigëu und Ruib beträgt 0°15′ S. (zugleich 130°—130°5′ E. Gr.) Auch die Breitenbestimmungen der folgenden Tage sind sehr fehlerhaft.

5) Dasselbe liegt unter 0°17′ S., 130°6′ E. Gr.

6) In Wirklichkeit etwa 0°20′ S.

7) In Wirklichkeit 0°22′ S.

8) Waglol bei J. W. van Hille. (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXIII. 1906, Kaart N° IX).

Insel der Jèf Fam-Gruppe, wo in 11 Faden geankert wurde. Am folgenden Tage fuhr TASMAN zwischen zwei kleinen Inseln hindurch. Es waren dies Klaarbeck (Mios Pi oder Mios Amen) und Kommerrust (Mios Ga), die zu den Doif-Inseln gehören. Mittagsbreite 1° 15′ S. Während der Nacht wurde an Backbordseite eine grosse Insel (Kofiau) liegen gelassen und Misol passirt, worauf mit dem in Sichtkommen von Ceram die papuanischen Gewässer verlassen wurden. Auf der Reede von Batavia erfolgte die Ankunft am 15. Juni.

**Abel Janz[oon] Tasman 1644.**

Die im Übrigen so erfolgreiche und nach Verdienst gewürdigte Fahrt hatte die wiederholt von der Indischen Regierung aufgeworfene Frage, ob das Südland von Neu-Guinea durch eine Meerenge getrennt sei, nicht beantwortet. Aus diesem Grunde wurde TASMAN zum zweiten Male ausgesandt. In der vom 29. Januar 1644 datirten sehr ausführlichen Instruktion [1]) wird zunächst ein Rückblick auf die früheren Reisen geworfen und darauf der Zweck der nunmehr vorbereiteten mit klaren Worten auseinandergesetzt: „Om van de gedane, begonne en betrachte ontdeckinge van soo veel nieuwe groote landen .... tot volmaecten cuntschap te brengen, resteert door vervolch noch t' onderzocken, off Nova Guinea aent grote Suijtland vast oft met canaele in tusschen gelegen Eijlanden gesepareerd zij, alsmede ofte 't nieuwe van Diemens lant [2]) met dese twee groote landen of een derselver gemeen ofte affgescheiden is, en wat onbekende Eijlanden tusschen Nova Guinea, en t' bekende Zuijtland gelegen mogen wesen ...." [3])

Das Geschwader bestand aus den beiden Jachten »Limmen" und »Zeemeeuw", sowie der Galione »Brak", die zusammen über eine Besatzung von 111 Mann verfügten. Es war der Befehl ertheilt worden am 30. Januar von der Reede von Batavia auszulaufen und über Makassar und Amboina zunächst nach Banda zu segeln. Von hier aus sollte sodann Ende Februar oder, wenn möglich noch früher, die Fahrt ihren Anfang nehmen. Der vorgeschriebene Kurs ging

---

1) Diese Instruktion ist wiederholt abgedruckt worden:

JAMES BURNEY. A Chronological History of the Discoveries in the South Sea. III. London 1813, p. 178.

JACOB Swart. Instructie of lastbrief voor den Schipper Commandeur Abel Jansen Tasman, in 1644. Verhandelingen, en Berigten betr. het Zeewezen. IV. Amsterdam 1844, p. 65—90.

R. H. MAJOR. Early Voyages to Terra Australis. London. 1859. Hakluyt Soc. p. 42—58.

J. E. HEERES. ABEL JANSZ. TASMAN: his Life and Labours p. 147—154 in: Abel Janszoon Tasman's Journal of his Discovery. Amsterdam 1898.

2) Mit dem „neuen" Van Diemensland war das 1642 entdeckte Tasmania gemeint, im Gegensatz zu dem „alten", an der Nordwestecke von Neu-Holland gelegenen.

3) Wiederholt haben wir Gelegenheit gehabt über andere vergebliche Bemühungen der Niederländer, eine Durchfahrt nach dem Stillen Ozean aufzufinden, zu berichten (p. 48, 49, 54, 55, 79). Nunmehr dürfte es an der Zeit sein eine Auslassung von George Collingridge (Première découverte de l'Australie. Description d'anciennes cartes de l'Australie, leur importance relativement à la découverte de ce continent. Bull. Soc. Neuchateloise de Géographie. VII. Neuchatel 1891, p. 227—229) etwas niedriger zu hängen, die aber keines Kommentars bedarf. „Ce détroit, que Torres traversa en 1606, les Hollandais le connurent par de vieilles cartes portugaises et espagnoles qui tombèrent entre leurs mains et qu'ils copièrent et alterèrent pour les rendre conformes à leurs visées. Torres le connaissait sans aucun doute; mais après cette date, les Hollandais se mirent à en dissimuler l'existance et, dans les cartes envoyées à Amsterdam après le second voyage de Tasman, la Nouvelle-Guinée et la Nouvelle-Hollande sont représentées comme ne formant qu'un seul et même continent .... En 1595, les Hollandais commencèrent à s'établir à Java et quelques années après il se trouve dans un de leurs ouvrages un passage tendant à prouver que le détroit connu aujourd'hui sous le nom de détroit de Torres était ententionnellement cancellé par eux; car bien qu'ils connussent, ils n'avaient garde de l'indiquer sur leurs cartes. Ce passage, qui porte condemnation pour les Hollandais, se trouve dans l'ouvrage de Cornelius Wytfliet: Descriptionis Ptolemaicae Augmentum. Louvain 1598..... Ayant oblitéré sur leurs cartes le passage traversé par Torres .... le temps fit oublier jusqu'à l'existence de ce canal." Über den Wort des Buches von Wytfliet s. oben pag. 49.

über die Kei-, Aru- und Tanimbar-Inseln nach dem Kap Valsch (Ture oder Tyure) auf Neu-Guinea, des Weiteren längs der Südküste bis 9° S., worauf die „flache Bucht" (die heutige Torres-Strasse) durchquert werden sollte, um in der Gegend des „hoge Eyland" (Prince of Wales-Insel) oder „Speults rivier" (Banks-, bezw. Bramble-Kanal, Torres-Strasse) vor Anker zu gehen. Der weitere Auftrag ging dahin, dass die Galione für die Dauer von 2—3 Tagen auszusenden sei, um eine Durchfahrt nach der Südsee zu suchen. Nach der Erledigung dieses Auftrages sollte das Geschwader längs „der Westküste von Neu-Guinea", nämlich der Ostküste des Busen von Carpentaria, weiter segeln bis zum äussersten bekannten Punkte unter 17° S., um auch hier Nachforschungen nach einer Durchfahrt in die Südsee anzustellen. Die weiteren Anordnungen, welche sich auf die Untersuchung von Neu-Holland beziehen, kommen an diesem Orte nicht weiter in Betracht.

Schliesslich wurde auch noch die Mahnung ausgesprochen: „Alle insolentie en moetwil van t' scheepsvolck tegen d' ondecte natien sult voorsichtelijck prevenieren en versorgen, hun op geenderleij wijse eenigen overlast in hare huijsen, tuijnen, vaertuigh, middelen, ofte vrouwen &c werde aengedaen, ins gelijx geen Inwoonders tegen hunnen wille uijt haer lant vervoeren...." [1])

Das Journal dieser Reise ist verschollen. Die wesentlichsten Angaben sind der von JACOB SWART und J. E. HEERES ihren Tasman-Ausgaben beigefügten Karte zu entnehmen, aus der hervorgeht, dass das Geschwader von Banda aus zwischen den Kei- und Aru Inseln hindurchsegelte und darauf Neu-Guinea an der Nordwestküste der Prins Frederik Hendrik-Insel erreichte. Von hier aus wurde das Valsche Kap umfahren und längs der Südküste weiter gesegelt. Als neue Namen findet man „Mannen-rivier", eine Verstümmelung von „Meeuwen-rivier" (Möwen-Fluss) [2]) der augenscheinlich der Prinses Marianne-Strasse entspricht; ferner „Clappus-rivier" (Kokospalmen-Fluss), dessen Mündung sich gegenüber der Fledermaus-Insel befindet. Weiter östlich liegt die „Rivier d'Orangie" [3]) womit der Merauke-Fluss gemeint gewesen sein kann. Hieran anschliessend, findet man die „Clappus cust" (Kokospalmen-Küste) und endlich als äussersten Punkt „de drooge hoek" (Fig. 21). Das Wenige was NIC. WITSEN über diese Fahrt zu berichten weiss, beschränkt sich darauf, dass unter 8° 29′ S., 158° 5′ E. Teneriffa das Land voller Kokospalmen und gut bevölkert ist. „Het Volk geen Liefhebber van Yzer, of Korael, [4]) quaed aerdig, maer wat Westelijker is het Volk geheel zwart, graeg na yzere hocken en doek, verwonderde sich over 't zien van spiegels: hier vind men Hoenders [sic!], Varkens, en veel Visch." [5]) Der angegebenen Lage nach, muss Tasman mit der Bevölkerung in der Gegend des Merauke-Flusses in Berührung gekommen sein. Dass dieselbe bösartig war, haben die Vorgänge an der Wende des 19. Jahrhunderts zur Genüge bewiesen.

Nach einem Besuche der Küste von Neu-Holland, kehrte die Expedition, ohne die Durchfahrt durch die Torres-Strasse aufgefunden zu haben, nach Batavia zurück.

---

1) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland. Amsterdam 1868, p. 85—88.
P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 40—44.
J. E. HEERES. ABEL JANSZ. TASMAN. 1898. His Life and Labours p. 114—119.

2) Unter diesem Namen in der Instruktion für Maerten van Delft, 24. Januar 1705 erwähnt (P. A. Leupe. De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland, p. 187., J. E. Heeres. Het Aandeel der Nederlanders 1899, p. 88).

3) „Oranje-rivier" nach der ebengenannten Instruktion. 4) Glasperlen.

5) NIC. WITSEN. Noord en Oost Tartarye. I. Amsterdam 1705, p. 175. Die Mitteilungen über die unter 11°20′, 13°8′ und 14°58′ S. stattgehabten Vorgänge beziehen sich bereits auf Neu-Holland.

**Maerten Gerritsz. Vries [Fries] 1645.**

Die Anstrengungen, welche die Ost-Indische Kompanie wiederholt gemacht hatte, um die von Amerika nach Manila segelnden spanischen Silberschiffe abzufangen, hatten sich bisher als vergeblich erwiesen. Die von TASMAN im Jahre 1643 zurückgelegte Fahrt sollte nun der Anlass zu dem Versuch werden, um auf einem anderen Wege zu dem gewünschten Ziele zu gelangen. Die von FRANÇOIS JACOBSZ. VISSCHER und TASMAN gemachten Vorschläge liefen darauf hinaus, dass ein Geschwader über Neu-Guinea nach den Ladronen zwischen 12 und 14° N. segeln und von dort seine Fahrt nach dem Embocadero von Espiritu Santo [1]) und der Santa Clara-Strasse [2]) fortsetzen sollte, um den spanischen Schiffen noch auf offenem Meere begegnen und ihnen den Weg nach dem Lande (nämlich den Philippinen) abschneiden zu können. Die von TASMAN zu diesem Zwecke angefertigte Karte, auf welcher die Route eingetragen, ist erhalten geblieben. [3])

Den gemachten Vorschlägen entsprechend, wurde, in der unter dem 31. Oktober 1644 ausgefertigten Instruktion, bestimmt, dass die Reise von Ternate aus ihren Anfang nehmen sollte. Dem Geschwader wurde aufgetragen längs Halmahera, nämlich von der Küste von Weda, bis Kap Maba zu segeln und von dort aus durch die Abel Tasman-Passage (Kawé-Strasse) die Nordküste von Neu-Guinea bis zum Salomon Sweers-Kap [4]) zu befahren. Alsdann sollte ein nördlicher Kurs eingeschlagen werden bis zum Erreichen von 13° 50′ N., worauf in westlicher Richtung die Ladronen-Insel Pagan (San Ignacio) [5]) erreicht werden würde. Nach der Angabe von VISSCHER biete sich hier die Gelegenheit, Wasser und Proviant einzunehmen.

Der Oberbefehl über das aus den Schiffen „Zutphen", „Schiedam" und „Achtekerke" bestehende Geschwader wurde MAERTEN GERRITSZ. VRIES [FRIES] übertragen, während auch diesmal FRANÇOIS JACOBSZ. VISSCHER zum Oberpiloten ernannt war. [6])

Wie befohlen, wurde die Fahrt von Ternate aus, und zwar am 15. Februar (5 Februar bei LEUPE) angetreten; das während der Fahrt geführte Journal ist verloren gegangen. Die wenigen bekannt gewordenen Einzelheiten sind den Eintragungen im Journal des Forts Zeelandia auf Formosa vom 15. August, sowie einem Schreiben des Gouverneurs, FRANÇOIS CARON, an den Generalgouverneur vom 25. Oktober (bei LEUPE 23. Oktober) 1645, entnommen worden. Daraus ergiebt sich, dass längs der vorgeschlagenen Route die Nordküste von Neu-Guinea erreicht und dass auch an verschiedenen Stellen u. A. bei der Insel Jamna

---

1) Kap Espiritu Santo ist das NE-Kap von Samar. 2) Surigao-Strasse.

3) Dieselbe ist als Karte N° IV in der Tasman-Ausgabe von J. E. Heeres reproduzirt und führt den Titel: „Een grondigh onderwys hoemen alderbequaemst sal cruysen op het silverschip comende uijt Nova Hispania naer d'Manilha, onse schepen dese voijagie aenemende van hier over Tarnaten, ende uijt Tarnaten de Reijs aenvangend in Februarij om met de NW. Mousson langs de Cust van Gilolo door de straet Patientie langs de Cust van Wedde naer de hoeck van Maba door Abel Tasman's passagie langs de Cust van Nova Guinea tot dat 50 à 60 mijlen ten oosten d'Eylanden vande Ladronis ende alsdan sijn Cours N. aendoen tot de hooghte van 14 à 15 graden .... Actum Batavia adij 8 September A°. 1644.

4) Womit, wie wir gesehen haben, damals die *N.W.*-Spitze des heutigen Neu-Hannover gemeint war, aber nicht, wie Heeres irtümlicher Weise meint, die NE-Spitze.

5) In der Instruktion steht Egano Pagan, auf der Karte von Tasman Agno Opagan.

NIC. WITSEN. Noord en Oost Tartarye. 1692 II, p. 52. Bezieht sich auf die Fahrt der „Kastrikum" 1643.

6) L. C. D. VAN DIJK. Neêrland's vroegste betrekkingen met Borneo, den Solo-Achipel, Cambodja, Siam en Cochin-China. Amsterdam 1862, p. 290, 291.

P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. d. T. L. en Vk. (3) X. 1875 p. 184—187.

J. E. HEERES. ABEL JANSZ. TASMAN: his Life and Labours p. 110, 111. in: Abel Jansz. Tasman's Journal of his Discovery. Amsterdam 1898.

geankert wurde. Die Eingeborenen erwiesen sich als „een wilt, woest, catyvich volck", von dem nichts anderes als Kokosnüsse zu erhalten war. Ebensowenig konnte von »eenich costelijck metael, gesteenten ofte rijckdommen daeromtrent" etwas bemerkt werden.

Wie ferner vorgeschrieben war, segelte das Geschwader bis zum Salomon Sweers-Kap und darauf nach den Ladronen, wo am 25. April gelandet wurde aber auch nichts anderes, als an der Küste von Neu-Guinea zu erhalten war. Nachdem VRIES in dieser Gegend bis zum 25. Mai, aber vergeblich, gekreuzt hatte, hielt er sich noch während einiger Tage zwischen 11° 50′ und 12° 50′ N. auf und setzte alsdann die Fahrt nach Espiritu Santo fort. Nachdem an den Inseln Ignatius und Capul in der Bernardino-Strasse, zwischen Luzon und Samar, vorbeigesegelt worden war, wurde bei Mindoro eine spanische Fregatte erobert und auf Mindanao zwei Dörfer verbrannt. Hierauf sandte VRIES die beiden übrigen Schiffe nach Formosa, während er selbst mit der „Zutphen" noch die Pescadores aufsuchte, um alsdann ebenfalls nach Formosa zu segeln. Von dort aus wurde die Heimfahrt angetreten und mit reicher Ladung am 2. Dezember die Reede von Batavia wieder erreicht.

**Adriaen Dortsman** 1645.

Die Indische Regierung hatte am 23. Dezember 1644 dem Verwaltungsrat der Ostindischen Kompanie gemeldet, dass sie am 30. November die Jacht „Gapingh" von Batavia nach Banda abgefertigt habe, um von dort aus die Südost-Inseln „mitsgaders de binnencust van Nova Guinea zijnde het Zuidland" aufzusuchen [1]). A. HAGA meint, dass diese Fahrt wahrscheinlich gar nicht stattgefunden, da man niemals etwas über dieselbe vernommen habe [2]). Aus den Mitteilungen von P. A. LEUPE hätte er jedoch ersehen können, dass das erwähnte Schiff am 2. Januar 1645 Banda erreicht hatte und am 16., unter dem Befehl von ADRIAEN DORTSMAN stehend, wieder abgesegelt war [3]). Aus einem Schreiben des Gouverneurs von Banda, CORNELIS WITSEN, vom 6. September 1644 geht ferner hervor, dass auf dieser Fahrt eine Menge Eilande, besonders die zu den Südwest-Inseln gehörenden, aber nicht Neu-Guinea besucht wurde [4]). In dem von DORTSMAN selbst erstatteten Bericht, den er bald nach seiner, am 25. September erfolgten Rückkehr eingereicht hatte, kommen jedoch einige Angaben über die Westküste von Neu-Guinea vor, die er während seiner Anwesenheit auf den Aru-Inseln von Eingeborenen der Ceram Laut-Inseln erhalten hatte [5]). Diese lauteten dahin, dass der Massoibast längs der ganzen Küste von Kap Amsterdam (Kap Van den Bosch = Kap Kafura) bis Pool's Huk (Südwestspitze der Insel Namatöte) eingehandelt würde. Die Eingeborenen seien aber äusserst freche und grausame Menschen, die Wilden und Bestien gleich in Spelunken unter der Erde hausten und erst aus dem Gebirge herabkämen, sobald die Cerammer sich der Küste näherten. Auch auf der Wesel-Insel (Adi) — „sonst Assa genannt" — könne man grössere Mengen Massoi erhalten, die aber erst von dem Festlande von Neu-Guinea geholt und gegen Karimata'sche Beile, Schwerter, Kochtöpfe und grobes Linnen eingetauscht würden.

---

1) L. C. D. VAN DIJK. Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief. I. Amsterdam 1859, p. 1.

2) Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 57.

3) De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland. Amsterdam. 1868, p. 91.
De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 44—47.

4) J. E. HEERES. Documenten betreffende de ontdekkingstochten van Adriaan Dortsman. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (6) II. 's Gravenhage 1896, p. 248—251.

5) l. c. pag. 269—270.

**Adriaen Dortsman** und **Thomas Pedel** 1646.

Nach Batavia zurückgekehrt, gelang es DORTSMAN von dem Nachfolger ANTONIO VAN DIEMEN'S, dem Generalgouverneur CORNELIS VAN DER LIJN, die Mittel zu einer neuen Expedition zu erwirken. In der vom 27. November 1645 datirten Instruktion wurde ihm der Auftrag erteilt in Gemeinschaft mit dem Kapitän THOMAS PEDEL [1]) die Südwest-Inseln — besonders Damar und Nila —, die Aru- und Kei-Inseln, sowie die Insel „Ossa" (Assa = Adi) „curjeuselijck" zu untersuchen [2]). Dabei wird bemerkt, dass die Massoirinde für den Handel von untergeordneter Bedeutung sei, da der jährliche Bedarf in Batavia sich nicht höher als 20 Pikul (à 61,76 kg.) stelle, die zum Preise von 50 Realen [3]) pr. Pikul an den Markt kämen.

Nachdem Batavia am 28. November verlassen worden war, erfolgte die Ankunft vor Banda am 6. und 7. Januar 1646. Am 19. wurde die Fahrt auf den Schiffen „Waterhond", „Haringh", „Gapingh" und „Gulden Haringh" fortgesetzt, ohne dass es auch diesmal gelang Neu-Guinea zu erreichen. R. DE KLERK, J. E. VAN MIJLENDONK und W. A. ALTING sind schlecht unterrichtet gewesen, wenn sie einen Kaufmann VAN DORST, womit nur DORTSMAN gemeint sein konnte, nach Onin fahren lassen, und das sogar im Jahre 1638 [4]).

In Banda am 13. Juli wieder angelangt, erhielt DORTSMAN, wegen verschiedener Unregelmässigkeiten, deren er sich schuldig gemacht hatte, den Befehl sich nach Batavia einzuschiffen [5]). Schwer erkrankt traf er hier am 23. Oktober ein, um bereits nach Ablauf von 5 Tagen seinem Leiden zu erliegen.

**Simon Cos** 1653.

Bevor ARNOLD DE VLAMING VAN OUTSHOORN den Schauplatz seiner Kriegstaten verliess, erteilte er dem Gouverneur von Amboina, SIMON COS, den Befehl mit der ambonschen Hongiflotte und etwa 150 Soldaten die Papuanischen Inseln zu überfallen und dabei so viele Menschen zu rauben und Fahrzeuge mitzuschleppen, wie dies in seiner Macht stände. Über dieses missglückte Unternehmen ist nur wenig bekannt geworden [6]). Am ausführlichsten ist VALENTIJN [7]), der aber, wie HAGA mitteilt [8]), ohne Nennung der Quelle, auch hier einmal wieder aus dem unveröffentlichten Werk von RUMPHIUS [9]) abgeschrieben hat.

Im Oktober 1653 wurde Amboina mit 40 Kora-Koras verlassen und, nach einer Bekriegung der Ortschaften Kelang und Salati auf der Insel Kelang, das an der Nordküste von Ceram gelegene Asahudi aufgesucht, von wo aus COS am 13. auf einem Segelschiff, in Begleitung von 27 Kora-Koras weiter zog. Nachdem bei Hatuwe, ebenfalls an der Nordküste

---

1) Saar nennt ihn Budel und einen Engländer von Geburt.

2) J. E. HEERES. Dokumenten betreffende de ontdekkingstochten van Dortsman. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (6) II. 's Gravenhage 1896, p. 608.

3) 1 Reaal van achten = 1 Peso de ocho = $2^1/_2$ Gulden.

4) Rapport over 's Compagnies regt op de Groote Oost [23. Novbr. 1761]. Verhandel. Batav. Gen. v. K. en W. XXXIII. N°. 3. Batavia 1868, p. 51.

5) JOH. JAC. SAARS Ost-Indianische Funfzehn-Jährige Kriegsdienste. Nürnberg 1672, p. 49. Reisbeschrijving van Johan Jacob Saar naar Oostindien .... en van J. H. Glazemaker vertaalt. t' Amsterdam 1671, p. 23. Saar erzählt, dass Dortsman in Banda vom Gouverneur Cornelis Witsen mit den Worten empfangen worden sei: „Du Schelm bist nicht wehrt / dass Du mein Logiment betretten solt".

6) LEVINUS BOR. Amboinse Oorlogen. Delft 1663, p. 191.
HEINRICH BOKEMEIJER. Die Molukken. Leipzig 1888, p, CXIII.

7) Oud en Nieuw Oost Indien. I. 2. Dordrecht—Amsterdam 1724, p. 307, 308, II. 2. 1726, p. 190.

8) Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 66—68.

9) De Ambonse Historie (Ms).

von Ceram gelegen, angelegt worden war, ging die Fahrt nach der Insel Gébé, wo Wasser eingenommen wurde. Alsdann zog die Flotte vor das an der Südosthalbinsel von Halmahera liegende Dorf Suma [1]), das überrumpelt und in Brand gesteckt wurde. Während derselben Nacht wurde die Halbinsel überschritten, um auch Patani zu nehmen, was aber nicht glückte. Mit dem Verluste von einigen Toten und Verwundeten musste Cos sich zurückziehen, um nochmals Gébé aufzusuchen. Von hier wurde zunächst Ompai an der Westküste von Waigëu, darauf das eigentliche Waigëu, an der Südküste gelegen, und ferner Salawati besucht, doch hatten die Bewohner sich jedesmal rechtzeitig aus dem Staube gemacht. Bei dem Versuch nach Misol überzusetzen, geriet Cos zwischen die Vos-(Daram-)Inseln. Da bereits viele der Mitfahrenden erkrankt und auch zwei mit Lebensmitteln beladene Kora-Koras von der Flotte abgekommen waren, sah er sich genötigt über Ceram die Rückfahrt anzutreten, worauf am 26. November wieder auf der Reede von Amboina angelangt wurde. Inzwischen hatte der Radja von Salawati mit 15 Kora-Koras einen Zug nach der Küste von Hitu auf Amboina und den benachbarten Inseln unternommen und während des Novembers die Bewohner in Unruhe versetzt.

**Frederick Gommersdorp** und **Josua Braconier** 1654.

Unter dem 12. September 1658 berichtete der Gouverneur von Banda an die Indische Regierung, dass der Kapitän FREDERICK GOMMERSDORP im Juli 1652, auf der Insel Goram (Ceram Laut-Inseln), als er sich dort mit der „Alckmaer" befand, ein von „Oningh" gekommenes Fahrzeug angetroffen, welches Sklaven feilgeboten habe. Auf sein Ersuchen wurde die Zusage erteilt im nächsten Jahre zu dem nämlichen Zweck zurückzukehren. Im Juni 1653 kam der Orangkaja Borry mit seiner Frau nach Banda und erzählte, dass die Leute von Onin wirklich wiedergekommen seien, die mitgebrachten 90 Sklaven aber an die Gorammer verkauft, da sie GOMMERSDORP nicht angetroffen hätten.

Da inzwischen der Mangel an den für die Muskatnusskultur erforderlichen Arbeitskräften in immer fühlbarerer Weise sich geltend machte, wurde im Jahre 1654 der Beschluss gefasst den „Hasewint" und die „Alckmaer" unter der Führung von JOSUA BRACONIER und GOMMERSDORP direkt nach Onin zu dirigiren. [2]) Nachdem die beiden Schiffe die Reede von Banda am 22. Februar 1654 verlassen hatten, trafen sie am 13. März vor Goram ein, wo es erst nach Anwendung von Überredungskünsten gelang drei Bewohner zu bewegen, als Dolmetscher und Lootsen an der Fahrt teilzunehmen. Am 22. wurde die Weiterreise angetreten, worauf drei Tage später die Anker vor Rumbati in der Landschaft Onin fielen. Die hier, bei Gelegenheit eines ersten Besuches [3]) zuteil gewordene Aufnahme durfte keine ungünstige genannt werden. Der Radja gab die Zusage, dass er bereit sei den Niederländern, falls sie wiederkämen, jährlich 200 bis 300 Sklaven, sowie eine grosse Partie Massoi gegen Baarzahlung zu liefern.

---

1) Dieser Ort liegt aber nicht an der Küste von Weda, wie Valentijn meint.

2) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. l. c., pag. 47—49.

3) R. DE KLERK, J. E. VAN MIJLENDONK und W. A. ALTING behaupten (Rapport over's Compagnies regt op de Groote-Oost [23 Novbr. 1761]. Verhandel. Batav. Gen. v. K. en W. XXXIII. N°. 3. Batavia 1868, p. 51), dass die Kompanie 1636, sodann abermals 1644 einen Vertrag mit Douin (Schreibfehler für Onin) abgeschlossen hätte, der 1653 erneuert worden sei. Im Jahre 1667 habe ferner Braconier und 1678 Keyts neue Beziehungen angeknüpft. Die Richtigkeit dieser Angaben hatte bereits Leupe in Zweifel gezogen, und in der Tat sind alle Jahreszahlen falsch, mit Ausnahme derjenigen, welche sich auf das Unternehmen von Keyts bezieht.

In diesem Augenblicke könne er ihre Wünsche nicht befriedigen, da erst vor zwei Monaten zwei Kora-Koras von Ceram Laut unter Mitnahme von 50 Sklaven Rumbati verlassen hätten.

Die „Alckmaer" kehrte auf direktem Wege, der „Hasewint" dagegen auf einem Umwege über die Aru- und Tanimbar-Inseln, sowie über Damar, nach Banda zurück.

**Jacob Borné** 1655—1658.

Fast zwei Jahre sollten dahingehen, ehe der Versuch gemacht wurde die mit Onin angeknüpften Beziehungen aufzufrischen. Zu diesem Zwecke segelte am 9. Dezember 1655 der Unterkaufmann JACOB BORNÉ mit den Schiffen „Coutchin", „Batavia" und „Japara" von Banda ab [1]). Am 13. vor Goram angelangt, bedurfte es abermals langwieriger Unterhandlungen, ehe das Geschwader sich mit den erforderlichen Lootsen und Dolmetschern versehen konnte. Darauf wurde die „Batavia" behufs Berichterstattung nach Banda zurückgesandt, während die beiden anderen Fahrzeuge die Fahrt am 19. fortsetzten. Unter sehr ungünstigen Witterungsverhältnissen — Windstillen, die mit Böen wechselten — gelangte man am 22. an die Küste von Baik, wo die „Japara" aus dem Gesichte verloren wurde. Vier Tage später befand die „Coutchin" sich zwischen den Inseln Phater [2]) und Nusa Wulan [3]), doch konnte hier kein guter Ankergrund aufgefunden werden. Am 27. war das Schiff vollends abgetrieben und geriet nach Gross-Kei. Die zur Wiederherstellung erforderliche lange Zeit wurde dazu benutzt eine Ladung Eisenholz einzunehmen. Erst am 4. März 1656 konnte aufs neue ausgelaufen werden, aber bereits 24 Stunden später wurde das Schiff von einem Nordoststurm überfallen. Der 11. März fand es treibend zwischen den Inseln „Caras, Cany und Betur", womit Karas, Fáur (Páur) und Tuburuasa in der Sebekōr-Bucht gemeint waren. Am 12. gelangte man in die Nähe von „Sammey", nämlich Otar und am 15. und 16. in die Nähe von „Kei-Kei", nämlich Pandjang. Infolge einer Stromversetzung wurde die „Coutchin" während des 17. und 18. nach der Insel Otar zurückgetrieben, worauf im Schiffsrat, im Hinblick auf den zusammengeschmolzenen Proviant, beschlossen wurde die Heimfahrt anzutreten, obgleich Rumbati gar nicht mehr weit entfernt war. Am 4. April lag das Schiff wieder auf der Reede von Banda.

Am 26. Februar 1657 liefen die „Coutchin", sowie die „Batavia" abermals aus, um in erster Linie Erkundigungen nach dem Schicksal der „Japara" einzuziehen, nachdem man bereits in Erfahrung gebracht hatte, dass die Eingeborenen der Insel Karas dieses Schiff geplündert und die Mannschaft ermordet hatten. Als die genannte Insel erreicht wurde, flüchteten die Bewohner ins Innere, die „Japara" lag, auseinandergeschlagen und ihrer Eisenteile beraubt, am Strande. Hierauf wurde die Fahrt nach Rumbati fortgesetzt, wo der Empfang beim Häuptling zwar nichts zu wünschen übrig liess, aber die verlangten Sklaven gab es auch diesmal nicht, da angeblich die Cerammer einige Monate vorher bereits den Vorrat aufgekauft hatten. Am 10. Mai langten die Schiffe wieder vor Banda an.

Eine dritte Fahrt unternahm BORNÉ am 24. Januar 1658 mit den Schiffen „Batavia" und „Swaluw". Nach der Landung auf der Insel Goram wurde er sammt der Begleitmannschaft,

---

1) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. l. c., pag. 47—49.

2) Hiermit ist augenscheinlich Fáur, eine der Karas-Inseln gemeint.

3) Was bisher auf den Karten unter diesem Namen figurirt hat, ist eine Halbinsel. J. W. van Hille hat nachgewiesen, dass Nusa Wulan die einheimische Bezeichnung für die unweit Kap Van den Bosch liegenden Ruloffs-Inseln ist. (Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXII. 1905, p. 291).

von der nur einer entkam, überfallen und ermordet. Dagegen misslang der Versuch der Eingeborenen sich auch der Schiffe zu bemächtigen. Die Gorammer glaubten nicht ganz mit Unrecht, dass durch ein derartiges Vorgehen der Kompanie schon die Lust vergehen würde den Handel mit Onin fortzusetzen. Zwar wurden im Jahre 1659 einige Schiffe ausgesandt, um Vergeltung zu üben, was in landesüblicher Weise durch Vernichten der Fahrzeuge, der Kokos- und Sagopalmen geschah, als man der Übeltäter nicht habhaft werden konnte [1]), doch untersagte die Indische Regierung in Batavia in einem Erlass vom 30. April 1659 die Fahrt nach Neu-Guinea [2]).

**Willem Buys** 1662.

Wie bald dieses Verbot aber in Vergessenheit geriet, [3]) bewies der folgende Vorfall: Der auf der Insel Lonthor (Gross-Banda) ansässige WILLEM GELEYNSZ. brachte bei der Rückkehr von Ceram, an Bord seines Fahrzeuges, einen Matrosen namens ANTHONY ADRIAENSZ. MULTUM mit, der im Jahre 1656 Seeräubern in die Hände gefallen und nach der Insel Karas gebracht worden war. Drei Jahre hatte er hier zugebracht, worauf er von dem Häuptling von Rumbati nach Ceram mitgenommen und dort dem erwähnten GELEIJNSZ. überliefert wurde. Dieser Matrose erzählte nun, dass in Onin jährlich wohl an die 200—300 Sklaven zu haben seien, die dort mit 10 Tambuku'schen Schwertern pr. Stück bezahlt würden. Der Häuptling von Rumbati würde es nun sehr gern sehen, wenn die Holländer kämen, um Handel zu treiben, obwohl die Makassaren und die Gorammer dem entgegenarbeiteten. Er, ANTHONY MULTUM, sei mehrere Male mit diesem Häuptling auf einer Insel gewesen, um Sklaven zu kaufen und habe gesehen, wie dafür im Durchschnitt ein Tambuku'sches Schwert entrichtet worden sei.

Infolge dieser Erzählung wurde der Fähnrich WILLEM BUYS im Juli 1662 von dem Gouverneur von Banda beauftragt mit den Schiffen „Emeloort" und „Jacatra", und unter Mitnahme des genannten Matrosen, nach Goram und von dort aus nach Rumbati zu segeln. Als man hier jedoch anlangte, waren gerade kurz zuvor Makassaren und Gorammer unter Mitnahme von 136 Sklaven abgezogen. Die angebotenen 50 Knaben wurden von BUYS mit der Bemerkung zurückgewiesen, dass die Kompanie nichts mit Kindern zu tun haben wolle, sondern mit tüchtigen und arbeitsfähigen Männern, was den Gouverneur von Banda zu dem Ausspruch veranlasste, dass BUYS mit dieser Handlungsweise nicht an die „Edle Compagnie" gedacht habe, die dieselben doch habe wiederverkaufen können, um dabei „wel een centje op te winnen." Im Übrigen gab der Häuptling von Rumbati die Zusicherung, dass er nach Ablauf der nächsten 6 Monate wohl imstande sein werde 500 Sklaven zu 14 Realen das Stück zu liefern. Mit diesem Bescheide segelte BUYS wieder ab und langte am 15. September vor Banda an [4]).

**Nicolaes Vinck** 1662—1663.

Für die nächste Fahrt war BUYS wiederum als Führer ins Auge gefasst worden, infolge

---

1) Einigen Leuten, die sich fangen liessen, schlug man die Köpfe ab, die Hauptmasse der Bevölkerung zog sich auf die „Feste Catelocke", womit Kataloke gemeint ist, zurück.

2) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 49—57.

3) Die Bemerkung von C. M. Kan (Über den Stand der geographischen Untersuchungen im der Westhälfte von Neu-Guinea. Report of the Sixth International Geographical Congress, held in London 1895. London 1896, p. 615 „von 1659 her, als die Regierung in Holland der Compagnie die Reisen nach Neu-Guinea verbot, bis zum Jahre 1826, in welchem die Reise von Kolff stattfand, wurde die Küste nicht mehr befahren", ist also ganz anzutreffend.

4) P. A. LEUPE. l. c. pag. 57.

seines inzwischen eingetretenen Todes wurde aber der Gerichtsschreiber NICOLAES VINCK mit dieser Aufgabe betraut. Derselbe ging mit den Schiffen „Emeloort" und „Creeft" von Banda aus unter Segel und traf am 5. November 1662 vor Rumbati ein. Innerhalb 10—11 Tagen gelang es 38 Sklaven zu erhandeln, die mit dem „Creeft" nach Banda gesandt wurden, worauf das Schiff am 10. Dezember mit neuen Tauschartikeln zurückkehrte. Hier war aber inzwischen der Wind umgeschlagen. Der Häuptling zeigte sich widerhaarig, was dem Umstande zugeschrieben wurde, dass die Händler von Ceram und Goram demselben weissgemacht hatten, den Holländern sei es eigentlich gar nicht um den Handel zu tun, sondern strebten danach sich seines Landes zu bemächtigen. Mit Rücksicht auf den gespannten Zustand erschien ein längerer Verbleib untunlich, doch beschloss VINCK vor der Abfahrt noch einen Abstecher nach dem 12 Meilen nordwestlich [1]) von Rumbati gelegenen Rumakain zu machen, wo die meisten Sklaven herkommen sollten. Auf dem „Creeft" hier angelangt, konnte er 7 erwerben, für die nur die Hälfte des in Rumbati entrichteten Preises gezahlt zu werden brauchte. Nachdem die am letztgenannten Orte verbliebene „Emeloort" abgeholt worden war, kehrte man im Januar 1663 nach Banda zurück [2]).

Wie aus dem, am 25. April an die Indische Regierung gerichteten Schreiben des Gouverneurs von Banda hervorgeht, hatte VINCK gelegentlich seiner Reise das Vorhandensein einer tiefen Bucht in Erfahrung gebracht. Auf seine Frage, ob dieselbe nicht auch zugleich eine in die Südsee führende Meerenge darstelle, hatte der Häuptling von Rumbati geantwortet, dass er einmal das Ende dieses Busens erreicht, aber keine Verbindung mit einem anderen Meere bemerkt habe, sondern nur niedriges Land von einer halben Meile Breite, von dem aus jedoch ein anderes Meer zu gewahren sei. Auf den am Ende dieser Bucht befindlichen Inseln lebten Menschen, die, gleich den Hunden, mit Schwänzen versehen seien, dann wieder andere, die sich mit ihren Haaren an einen Baum zum Schlafen aufhängten. Die Ufer sollten stark bevölkert sein und grosse Flüsse in die Bucht ausmünden.

Beauftragt auf direktem Wege Rumakain aufzusuchen, trat VINCK am 5. April 1663, mit den Schiffen „Walingen" und „Garnael", zum zweiten Male die Fahrt von Banda aus an. Auch das Journal dieser Reise ist verloren gegangen. Ein Auszug aus demselben findet sich bei F. VALENTIJN [3]), und ferner hat P. A. LEUPE das Wesentlichste aus den Berichten des Gouverneurs von Banda zusammengestellt [4]).

Bei der Annäherung an die Küste wurden die beiden Schiffe zunächst bis zur Insel Karas abgetrieben, doch gelang es ihnen bereits am 10. vor Rumakain vor Anker zu gehen. Wenn auch nur wenige Sklaven erworben werden konnten, so vermochte VINCK doch weitere Mitteilungen über die oben erwähnte tiefe Bucht zu erhalten, die im Wesentlichen darauf hinausliefen, dass am Ende derselben sich morastiges Land befinde, worauf man nach Überschreiten desselben an die andere Seite des Meeres gelange, auf dem grosse Fahrzeuge mit weissen Segeln und Weissen als Insassen, zu erblicken seien. Die Bewohner jener Landschaft

---

1) Muss heissen 48 km. NNE. Das Rumakai Vinck's ist an der Mündung des Sigaroi zu suchen, in Wirklichkeit ist es eine Landschaft in der NW-Ecke des Mac Cluer-Golf.

2) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 58—62.

3) Oud en Nieuw Oost-Indien. III. 2. Dordrecht-Amsterdam 1726, p. 58—62., hieraus auch Histoire générale des Voyages. XVI. La Haye 1758, p. 75—76., Historische Beschryving der Reizen. XVIII. Amsterdam 1759, p. 368—370., Allgemeine Historie der Reizen. XVIII. Leipzig 1764. p. 537—539.

4) De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 62.

seien sehr wild, lebten unter dem blossen Himmel und gewännen ihren Lebensunterhalt lediglich aus dem Fange von Schildkröten.

Am 16. setzte VINCK seine Fahrt und zwar in östlicher Richtung längs des Nordufers dieser Bucht, die als Mac Cluer-Golf bekannt ist, fort und erreichte abends noch das Dorf Isera oder Is'ra [1]), das wohl das heutige Kinara sein soll. Als auf das Hissen der Prinzen- [2]), sowie der Friedensflagge nicht reagirt wurde, begab VINCK sich zur Leitung der Unterhandlungen persönlich an Land. Da es aber abgelehnt wurde vor dem Eintreten in dieselben einen Mann als Geissel zu stellen, wie dies damals in unsicheren Gegenden gebräuchlich war, wurde an Bord zurückgekehrt. Inzwischen stellten sich viele Kanus ein, deren Insassen einen Tauschhandel mit Fischen und anderen Gegenständen eröffneten, doch erhielt man den Eindruck, als ob man die Schiffsmannschaft in ihren Booten an den Strand zu locken suchte, wo es von nackten Menschen zu wimmeln begann. Auch kam eine Frau von Rumbati angefahren, die vor einem Überfall warnte. Als im Laufe der nächsten Tage eines der Boote sich der Küste näherte, ohne dass eine Landung beabsichtigt war, wurde es mit einem Hagel von Pfeilen und Speeren begrüsst. Unverzüglich wurde von den Schiffen aus mit Geschützfeuer geantwortet und der Befehl zum Angriff erteilt. Nachdem das Dorf genommen worden war, wurde es in Brand gesteckt, der jedoch von den Eingeborenen gelöscht wurde. Hierauf entspann sich abermals ein Gefecht, dem 3 der Mitfahrenden zum Opfer fielen. Schliesslich gelang es nochmals Feuer in den Ort zu legen, worauf sofort weiter gesegelt wurde, um aber alsbald aufs neue vor Anker zu gehen.

Während der Weiterfahrt am 19., in östlicher Richtung, wurde viel unter Wasser liegendes Land bemerkt und nachmittags die Mündungen zweier Flüsse passirt, an denen ANTH. MULTUM mehrmals mit dem Radja von Rumbati gewesen zu sein behauptete, um Sklaven zu kaufen. Am 20. wurde weiter gesegelt, worauf bei Sonnenaufgang des folgenden Tages hohes Gebirge, an vereinzelten Stellen jedoch Inseln und niedriges Vorland, gesehen wurde. Nachmittags um 4 Uhr hatten die Fahrzeuge das Ende der Bucht, an der nur aus niedrigen Inseln bestehendes Land angetroffen wurde, erreicht. Die Länge der ganzen Bucht, von Rumakain an, schätzte VINCK auf 40—45 Meilen, was abermals auf einem Irrtum beruht, denn der Abstand beträgt in Wirklichkeit noch nicht die Hälfte davon. Nachdem am 22. vergebens nach einem guten Ankerplatz gesucht worden war, wurde die Rückfahrt zunächst auf demselben Wege, auf dem man gekommen war, angetreten. Als

---

1) Asrá ist der Name einer Landschaft mit den aneinandergrenzenden Küstendörfern Kinara, Bebirám, Taröhi, Pera-Pera, Aúm und Mugutira, deren Bewohner heutigentags noch ebenso streitlustig sind, wie zu Vinck's Zeiten. (J. W. van Hille. Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXIV. 1907 p. 596—599, Kaart VII). P. van der Crab führte dieselbe unter dem Namen Essera an. (P. J. B. Robidé van der Aa. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 1879, p. 41). Nach den Erkundigungen von F. S. A. de Clercq sollte der Stamm nicht mehr unmittelbar an der Küste, sondern mehr dem Innern zu wohnen, was sich als nicht zutreffend herausgestellt hat. (De West- en Noordkust van Nederl. Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aard. Gen. (2) X. 1893, p. 441).

2) Die Farben dieser Flagge [des Prinzen von Oranien] waren orange-weiss-blau. (J. C. de Jonge. Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen. I. 's Gravenhage-Amsterdam 1833, p. 236—247., Oranje-blanje-blen. De Navorscher. I. Amsterdam 1851, p. 186, 239, 297., II. 1852, p. 11, 101., D. G. Muller. De oorsprong der Nederlandsche Vlag opnieuw geschiedkundig onderzocht en opgespoord. Verhandel. en Berigten betrekkelijk het Zeewezen. 1862. Amsterdam. 2de afd., p. 81—181., R. Fruin. Nog een woord over den oorsprong der Nederlandsche vlag. De Nederlandsche Spectator. 's Gravenhage 1864, p. 81—83., W. J. D'Ablaing van Giessenburg. De Nederlandsche Driekleur. De Nederlandsche Heraut. IV. 's Gravenhage 1887, p. 198—211).

jedoch am 24. die letzten Inseln passirt worden waren, wurde SSW-Kurs eingeschlagen, worauf noch an demselben Abend an der Südküste geankert werden konnte. Als die Mannschaften eines dort gelandeten Bootes bei dem Besuche eines Dorfes durch Pfeilschüsse in die Flucht getrieben worden waren, liess VINCK die Anker wieder lichten, um in westlicher Richtung weiter zu segeln. Am 26. wurde eine sandige Bucht erreicht, in deren Nähe einige Inseln lagen, auf denen man zwar Holz, aber kein Wasser fand [1]). Während des 27. lavirten die Schiffe weiter längs der Küste, an der gegen 100 Eilande bemerkt wurden [2]), worauf mittags in eine grosse, schöne Bai eingelaufen und vor dem Dorf Schaer (lies Sekār) geankert wurde. Bald nach dem Eintreffen erschien der Häuptling von Onin, dem VINCK die Zusage machte baldigst nach Rumbati zu kommen. Auf dem Wege dorthin liefen die Schiffe am Morgen des 29. in eine Bucht ein, die den Namen Emeloorts-Bai erhielt [3]), um Wasser einzunehmen. Hier erhielt VINCK den Besuch des Sohn des ebengenannten Häuptlings, nebst einem aus 40 Gorammern und Cerammern bestehenden Gefolge, um nochmals zu einem Besuche einzuladen unter dem Hinweise, dass eine Menge Sklaven zum Verkauf bereit ständen.

Am 30. April gelangte VINCK endlich nach Rumbati, wo es jedoch nur wenige Sklaven gab. Der Häuptling von Onin war nicht anwesend, sondern traf erst drei Tage später mit 7—8 Prauen von Pira (lies Bira), wo er Sago erhandelt hatte [4]), ein, zugleich mit der Nachricht, dass die Häuptlinge von Rumakain und Asrá einen Überfall geplant hätten, der infolge der Abreise der Holländer vereitelt worden sei. Da trotz der gemachten Versprechungen keine Sklaven mehr zu erhalten waren, segelten die Schiffe nach Rumakain ab [5]) und trafen dort am 8. Mai ein. Hier erging der Häuptling sich in Freundschaftsbeteuerungen, zugleich mit der Behauptung, dass seine Beziehungen zu VINCK beinahe den Anlass zu einem Kriege mit den Asrá's gegeben hätten. Es machte aber einen bedenklichen Eindruck, dass von allen Seiten Kanus nahten, deren Insassen nach Einbruch der Nacht ein entsetzliches Geheul anstimmten, in welches sich der Klang der Gongs und der Trommeln mischte. Durch den Dolmetsch wurde in Erfahrung gebracht, dass die Weiber in den Wald geschickt worden seien und alles zum Angriff vorbereitet werde. Nunmehr gab VINCK den Befehl zur Abfahrt, jedoch nicht ohne zuvor vier „Salutschüsse" ins Dorf gesandt zu haben. Von einem Besuch von „Boy-tay" [6]), und anderen an der Westküste gelegenen Ortschaften, musste wegen Munitionsmangel abgesehen werden. Am 10. wurde nochmals bei Rumbati angelegt und darauf nach Banda zurückgesegelt, wo die Ankunft am 22. Mai erfolgte.

---

1) Wie J. W. VAN HILLE vermutet (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXIV. 1907, p. 551), war dies die Bucht von Goras.

2) Es sind dies Ogar (Ugar) und Arguni mit den vielen benachbarten Inselchen.

3) Dieselbe dürfte mit der Patipi-Bai identisch sein, wie aus einer Bemerkung von Burgert Pietersz. (1664) hervorgeht.

4) Aus den Mitteilungen von J. W. VAN HILLE (Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXII. 1905. p. 191, 192) geht hervor, dass der Name Bira lautet und dass aus diesem aus 14 Dörfern bestehenden Gebiete die Leute von Onin noch heutigentags ihren Sago holen.

5) In dem Journal heisst es noch, dass während der Nacht „viel Feuer" vom Himmel herabfiel, das auch die Schiffe beschädigte.

6) Die Lage dieses Ortes ist noch ganz unbekannt. P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA vermutete (Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea 1879, p. 416) die Identität desselben mit dem von Wolfert Harmensz. erwähnten Bantay (P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 207), dessen Lage bisher ebensowenig ermittelt werden konnte.

Das Resultat dieser Fährt war insofern ein wichtiges, als sie zu der Entdeckung des heute unter dem Namen Mac Cluer-Golf bekannten Meerbusens führte. Diese Tatsache veranlasste P. A. LEUPE statt dieses Namens, denjenigen des Vinck-Golfs in Vorschlag zu bringen, dem aber mit Recht keinerlei Berücksichtigung zuteil geworden ist. Denn abgesehen davon, dass der ersterwähnte Name die Priorität für sich hat, da er aus dem Jahre 1794 stammt [1]), war vor der LEUPE'schen Publikation niemand imstande gewesen die von VINCK eingeschlagene Route zu ermitteln. Dazu war nicht allein die Fassung der Relation eine zu unklare, sondern auch die einzige Karte [2]), auf der die Entdeckungen von VINCK eine Dar-

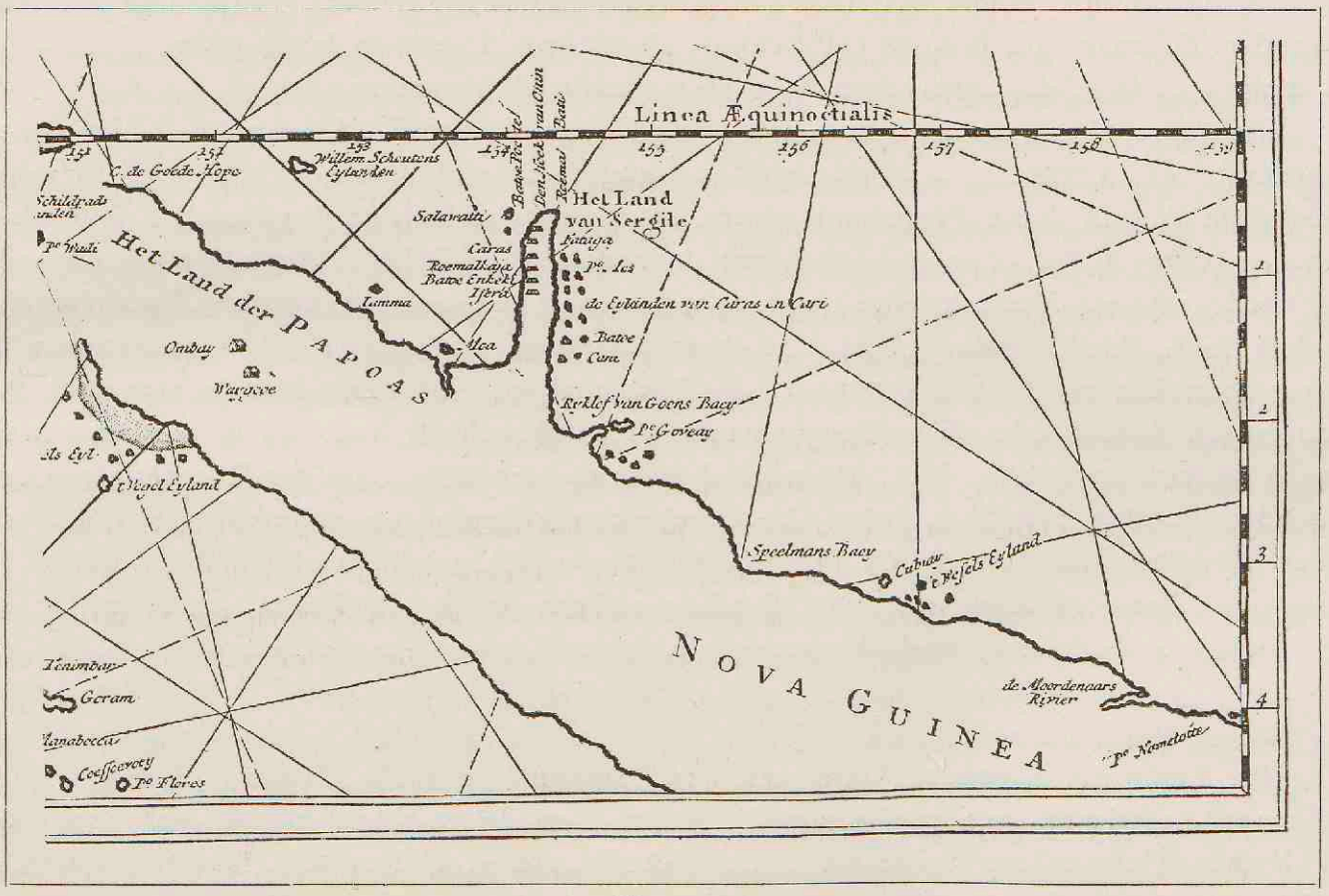



Fig. 24.

stellung fanden und die hier als abschreckendes Beispiel eine Wiedergabe erfahren möge (Fig. 24), ist so durch und durch falsch, dass man sich des Eindruckes nicht erwehren kann, als ob böser Wille hier die Hand geführt hat. Aus einem in westöstlicher Richtung eindringenden Meerbusen ist eine Halbinsel geworden, die einem Horne gleich von der *Nordküste* von Neu-Guinea aus in nördlicher Richtung weit in den Stillen Ozean vordringt.

Die materiellen Erfolge des VINCK'schen Unternehmens waren so gering, dass sie im entferntesten nicht imstande gewesen waren die Kosten zu decken [3]).

---

1) ALEXANDER DALRYMPLE. Chart of the Track and Discoveries of Lieutenant Mac Cluer 1790—1792. (A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. Class XVII. London 1781—1794 N°. 63).

2) De Landvoogdy der Moluccos met de aangrenzende Eylanden (FRANÇOIS VALENTIJN. Oud en Nieuw Oost Indien. I. 2. Dordrecht-Amsterdam 1724, p. 2).

3) Man war im ganzen nur 24 Sklaven habhaft geworden, für die ein Betrag von $308^4/_5$ Reichstalern à $2^1/_2$ Gulden in Kleiderstoffen und Gewändern angelegt worden war.

Der Gouverneur von Banda gab der Indischen Regierung in Erwägung eine Strafexpedition nach Rumakain zu senden und bei dieser Gelegenheit auch die Bewohner der Insel Aes (lies Wās), am Südwesteingang des Mac Cluer-Golfs gelegen, für den an einem Schiffer aus Amboina kurz zuvor begangenen Mord, zu züchtigen. Damit nicht genug, sollte auch die bereits 8 Jahre zurückliegende Plünderung der „Japara" und Ermordung seiner Mannschaft [1]) auf der Insel Karas gerächt werden [2]).

**Burgert Pietersz[oon]** 1663—1664.

In der zweiten Hälfte desselben Jahres wurden noch die Schiffe „Jacatra" und „Goelang" unter der Führung von BURGERT PIETERSZ. abgefertigt. Dieselben kehrten am 1. Dezember mit einigen in Rumbati erworbenen Sklaven wieder nach Banda zurück.

Im Jahre 1664 wurden zu dem nämlichen Zweck die Schiffe „Loenen" und „Breukelen" ausgesandt. Als PIETERSZ. vor Rumbati angelangt war und sich an Land begeben wollte, erfolgte ein Angriff durch Pfeile und Speere. Nach der Rückkehr an Bord wurde eine Beschiessung des Ortes vorgenommen, jedoch mit unzureichendem Erfolge. Auch der am folgenden Tage unternommene Versuch, eine Landung mit Gewalt zu erzwingen, misslang. Darauf segelten die Schiffe $^3/_4$ Meile weiter [3]), um den Wasservorrat zu ergänzen. Da die Schiffsmannschaft hierbei überfallen wurde, trat PIETERSZ. die Rückfahrt an. Unterwegs stattete man noch Pulu Pisang, auch Sabuda oder Nusa Fugi genannt, einen Besuch ab, weil der inzwischen verstorbene ANTONY ADRIAENSZ. MULTUM wiederholt behauptet hatte, dass der Häuptling von Onin hier seine Schätze vergraben habe. Die Durchsuchung dieser unbewohnten Insel erwies sich jedoch als eine fruchtlose Arbeit. Am 19. Juni trafen die Schiffe wieder auf der Reede von Banda ein. Der vom Gouverneur von Banda gestellten Antrag die Bestrafung nunmehr auch auf Rumbati auszudehnen, fand ebensowenig als sein früherer Genehmigung [4]).

**Josua Braconier** 1667.

Im Laufe der folgenden Jahre wurde in Erfahrung gebracht, dass die Makassaren und Cerammer die Massoirinde von einem Teile der Neu-Guinea-Küste holten, der zwar auch den Namen Onin führte, jedoch mit der Nebenbezeichnung Kowiai [5]). Am 16. September 1666 berichtete der Gouverneur, dass Eingeborene von Keffing (Ceram Laut-Inseln) mit einer Ladung Massoi nach Banda gekommen seien und bei dieser Gelegenheit mitgeteilt hätten, dass Kowiai mit der Wesel-Insel der Holländer gleichbedeutend sei. Da die Rinde dort für einen geringen Preis zu haben sei und er — der Gouverneur — vernommen habe, dass sie in Japan in hohem Werte stehe, so halte er die Absendung einer Kriegsmacht von 100 bis 150 Mann, die zugleich eine Befestigung an der Nordwestecke anlegen könne, für wünschenswert.

Zunächst wurden, unter der Führung des uns bereits bekannten JOSUA BRACONIER, die drei Schiffe „Cau", „Tijger" und „Diamant" am 14. Juni 1667 ausgesandt. Das Journal dieser Fahrt, von der sie am 18. September wieder heimkehrten, ist abhanden gekommen

---

1) Siehe oben pag. 106.
2) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw Guinea. 1875, p. 66.
3) Es ist dies die Patipi-Bai und augenscheinlich dieselbe Stelle, welche Vinck zur Wassereinnahme benutzt hatte.
4) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw Guinea, p. 68.
5) In den Schriftstücken als Coveay, Covejay oder Coveghy bezeichnet.

und man erfährt aus den Berichten des Gouverneurs von Banda nur so viel, dass die Insel Adi zwar erreicht worden war, die gewünschte Ladung aber nicht hatte eingenommen werden können, da Eingeborene sich nicht hatten sehen lassen. Zum Überfluss gelangte auch die einem kalten Wasserstrahle gleichende Antwort nach Banda, dass die Massoirinde in Japan unbekannt sei und eine nach den Niederlanden gelangte Sendung dort mit Verlust hätte losgeschlagen werden müssen. Den Keffingern gelang es während der Jahre 1668 und 1669 mit nicht weniger als 13 mit Massoi beladenen Prauen von Onin und Kowiai heimzukehren, von denen 2 nach Banda, die übrigen aber nach der Nordküste von Java gingen [1]).

**Gerrit Adriaensz[oon]** 1673.

Jahre lang ruhten nun die Beziehungen zwischen der Kompanie und Onin, während Privatpersonen immer wieder von neuem Handelsverbindungen anzuknüpfen suchten. So kehrte am 24. März 1673 ein gewisser GERRIT ADRIAENSZ. auf einem mit 10 Keffingern bemannten Fahrzeuge von der Küste von Kowiai nach Banda zurück mit der Mitteilung, dass er, vor dem Dorfe Salawat angelangt, die Erlaubnis erhalten habe Handel zu treiben. Mit ihm sei aber zu gleicher Zeit eine von Tidore kommende Prau eingetroffen, auf der sich ein Djuru bahasa befand, der ihm erst den Seepass abverlangt und darauf mitgeteilt habe, dass es niemanden ohne die Zustimmung des Sultans von Tidore gestattet sei diesen Ort zu besuchen. Dem darauf erteilten Befehl vor dem Dorf Kowiai vor Anker zu gehen, kam ADRIAENSZ. anfänglich nach, doch als ihn ein Eingeborener vor dem Djuru bahasa warnte, da derselbe mit der Absicht umgehe das Schiff zu überfallen, wurde schleunigst die Rückfahrt angetreten.

Die vorstehenden Angaben erscheinen wenig glaubwürdig. Ein Ort Salawat ist in der Landschaft Kowiai unbekannt, ebensowenig wie es ein Dorf Kowiai giebt. In diesem Verdacht wird man bestärkt durch die Mitteilung über ein von Tidore kommendes Schiff, auf dem sich ein Beamter des Sultans befunden, der sich ausserdem noch Rechte angemaasst haben soll. Davon war vorher nichts bekannt gewesen.

Aus diesem Zeitabschnitt bleibt noch zu erwähnen, dass der Dolmetsch BORRY am 10. November 1676 vor dem Oberkaufmann MAERTEN ROOS auf Banda die Erklärung abgab, dass die Häuptlinge von Onin ihm gelegentlich seiner Anwesenheit im laufenden Jahre mitgeteilt hätten, dass sie gern bereit seien mit der Kompanie in Friede und Freundschaft zu leben. Hierin lag der Keim zu neuen Anknüpfungsversuchen [2]).

**Arent Roggeveen** 1671—76.

ARENT ROGGEVEEN zu Middelburg, seines Zeichens Wein- und Branntweinprüfer, daneben auch „Liefhebber Mathematicus", hatte in seinen Mussestunden einen Plan zur näheren Erforschung der Südsee entworfen, wozu er von einigen Kaufleuten in Zeeland angeregt worden war. Darauf wurde im Jahre 1673 ein Gesuch an den Prinzen von Oranien behufs Erlangung eines Charters eingereicht, das aber keinen Erfolg hatte, da durch die Bewilligung die Rechte der Niederländischen West-Indischen Kompanie verletzt worden wären [1]). Das

1) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 69—71.
2) P. A. LEUPE. l. c. pag. 72—73.
3) Dagverhaal der Ontdekkingsreis van Mr. Jacob Roggeveen .... in de jaren 1721—1722. Middelburg 1838.

Privileg dieser Kompanie wäre zwar eigentlich am 1. Januar 1672 erloschen gewesen, da aber die Unterhandlungen behufs Erlangung eines neuen nicht rechtzeitig zum Abschluss gediehen waren, wurde dasselbe am 24. Dezember 1671 für die Dauer von 8 Monaten, vom 1. Januar 1672 ab, verlängert. Dasselbe wiederholte sich am 27. August 1672 und am 30. März 1673. Schliesslich erfolgte im September 1674 die Auflösung der alten West-Indischen Kompanie und konstituirte sich zu gleicher Zeit eine neue, der ein vom 1. Oktober ab in Wirksamkeit tretendes Privileg zuteil wurde. Das in diesem zugestandene Handelsmonopol beschränkte sich auf die Küsten von Afrika vom Wendekreis des Krebses bis zum 30° S., ferner auf die Küsten von Amerika und enige der westindischen Inseln. Dagegen wird erklärt: „dat de verdere Limiten van het vorige Octroy aen alle Ingesetenen van desen Staet sonder onderscheyt, open sullen sijn" [1]).

Nachdem auf diese Weise freie Bahn geschaffen worden war, richtete ARENT ROGGEVEEN am 20. November 1675 ein Gesuch an die Generalstaaten behufs Erlangung eines Charters für die Dauer von 20 Jahren: „om te mogen bevaren ende negotieren op eenighe nogh niet ontdeckte Landen, gelegen aen ende in de Zuytzee, tusschen de stract van *Magellanes*, ende *Nova Guinea*". Nachdem die West-Indische Kompanie ein in günstigem Sinne lautendes Gutachten abgegeben hatte, wurde das Gesuch am 22. September 1676 bewilligt [2]).

Es galt nunmehr die für das in Aussicht stehende Unternehmen erforderlichen Gelder flüssig zu machen, zu welchem Zwecke er eine Art Prospektus, nach heutigen Begriffen, abfasste. In dieser sehr selten gewordenen Schrift [3]) gelangen zunächst die offiziellen Aktenstücke zum Abdruck, dem sich ein „Bericht van 't onbekende gedeelte des Weereldts" anschliesst, in welchem eine allerdings sehr unvollständige Übersicht der Reisen nach dem Stillen Ozean gegeben wird. Der Zweck der Fahrt wird mit den folgenden Worten aus-

---

(Nieuwe Werken van het Zeeuwsch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen. I. Middelburg 1839, N°. VI, p. XIII). Es ist daher ganz unzutreffend, wenn R. H. Major (Early Voyages to Terra Australis. London 1859, p. CXVI) Roggeveen ein Gesuch an die West-Indische Kompagnie richten lässt und dieses auch obendrein noch 1699!

1) Octroy voor de nieuwe West-Indische Compagnie. In date den twintighsten September 1674.

Groot Placaet-Boeck, Vervattende de Placaten, Ordonnantien ende Edicten van de Hoogh Mogende Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden. III. 's Graven-Hage 1683, p. 1333.

2) Dagverhaal l. c. p. XXVII—XXIX; Arent Roggeveen. Voorlooper op 't Octroy, p. 6, 7.

Die vorstehenden Angaben erfahren jedoch, nach einer Richtung hin, eine Einschränkung. In den „Resolutien van de Heeren Staten van Holland ende West-Vriesland" 1676, p. 21, liest man unter dem 21. Januar, dass Arent Roggeveen um ein Charter für die Dauer von 20 Jahren nachgesucht, der Beschluss hierüber aber vertagt worden sei. Unter dem 17. Juli (p. 276) heisst es sodann, dass die West-Indische Kompanie unter gewissen Bedingungen keine Bedenken gegen die Zuerteilung erhebe. Dennoch wird beschlossen auch ein Gutachten von seiten der „Heeren van Dordrecht", sowie der „Edele Groot Mogende Gecommitteerden tot de saaken van de Zee en Manufacturen" einzufordern. Hieran anschliessend findet sich unter dem 19. September (p. 451) die Protokollnotiz, dass nach Einsichtnahme der Gutachten dem Arent Roggeveen das Charter zugestanden werden könne. Am 26. November kommt schliesslich aber ein Schreiben der „Heeren Gedeputeerden van Amsterdam" zur Verlesung, in welchem der Anspruch erhoben wird, dass Roggeveen auch der Ost-Indischen Kompanie Kaution zu stellen habe, um einen Einbruch in deren Interessensphäre zu verhüten. Zugleich wird das weitere Ansinnen gestellt, dass das Charter „niet verder geëxtendeerd soude mogen worden als tot Nova Guinea *exclusieve* toe." Der endgültige Beschluss über diese beiden Punkte wird aber ausgesetzt, ohne dass etwas Weiteres in dieser Angelegenheit vernommen wird.

3) Voorlooper op 't Octroy, van de Hoog. Mog. Heeren Staten-Generael, verleent aen Arent Roggeveen en sijn Medestanders, over de Australisse Zee ofte beter geseght het onbekende gedeelte des Werelts, gelegen tusschen de Meridiaen der Strate Magalanes Westwaert, tot de Meridiaen van Nova Gunea (sic!), soo Noordtwaert als Zuydtwaert. Midtsgaders, de articulen waer naer een yder die eenige somme gelts inteekent hem sal hebben te reguleren; beneffens een Kaerte van 't selfde District. Beschreven door den voornoemden A. Roggeveen. Tot Middelburgh. 1676. Pieter van Goethem. (Kon. Bibl. Haag).

einandergesetzt: „Worden niet (alle fijne Speceryen / Medecinale Wortelen en Kruyden / allerhande Coleuren van Verwen en Kostelijck Hout / Gomme / Elpen-been / Zijde / en rare Stoffen / Wieroock / Myneralen grof en fijn) binnen den Tropii gevonden / daer alhier in de Zuydtzee van de gantsche Circomferenty der Tropye een derde part is / zijnde 120 graden Longytudo. Voorwaer een sake waerdigh in achtinge te nemen". Alsdann gelangen die Statuten zum Abdruck. Ein weiterer Abschnitt trägt die Überschrift „Ordre over de Victaelie" Die Kosten für die Ausrüstung von 7 Schiffen werden schliesslich zusammengestellt und insgesammt auf 100.000 vlaamsche Pfunde (600.000 fl.) veranschlagt.

Die Begeisterung für das Unternehmen scheint kein grosse gewesen zu sein, denn dasselbe verlief völlig im Sande. Im November 1679 schied ROGGEVEEN aus dem Leben nicht ohne die Hoffnung, dass sein Plan doch einmal eine festere Form annehmen würde.

VALENTIJN meinte gehört zu haben, dass ARENT ROGGEVEEN doch noch eine, allerdings unglücklich verlaufene Fahrt nach dem Südlande unternommen habe, doch beruht dies auf einem Irrtume [1]).

**Jan van der Wall** 1678.

Die von JAN VAN DER WALL befehligte Flüte, der „Vliegende Swaan", war am 7. Dezember 1677 trotz der ungünstigen Jahreszeit, von Ternate nach Batavia abgefertigt worden, um die Nachricht von der Eroberung der Insel Siau zu überbringen. Nach der am 15. April 1678 erfolgten Ankunft berichtete die Indische Regierung: „Dienzelfden dag is mede alhier gearriveert, het fluytie de Vliegende Swaan uit Ternate, over Timor ende alsoo langs *Nova Guinea* buiten om de Straat Sunda en met advysen van den Gouverneur Padbrugge."

Von dieser Fahrt ist nur die Karte erhalten geblieben [2]), wodurch P. A. LEUPE in den Stand gesetzt wurde nachzuweisen, dass Neu-Holland („t'Zuyd-Land"), nicht aber Neu-Guinea berührt worden war [3]).

**Johannes Keyts** 1678.

JOHANNES KEYTS, Kaufmann auf der Insel [Pulu] Ai (Banda-Inseln), der nach Ablauf seiner Dienstzeit im Jahre 1677 nach Holland zurückzukehren wünschte, liess sich zu einem weiteren Verbleiben durch seinen direkten Vorgesetzten, den Gouverneur QUAELBERGH, bewegen. Ein ihm für eine Reise nach Batavia bewilligter Urlaub sollte zugleich dazu dienen der Indischen Regierung Vorschläge für die zu eröffnenden Handelsbeziehungen mit Neu-Guinea zu unterbreiten. In einem nicht mehr vorhandenen Gutachten werden als Produkte genannt: Sklaven, Massoi, Perlen, Steinkohlen und Zinn. Diese Mitteilungen fielen auf so guten Boden, dass KEYTS den Rang eines Oberkaufmanns erhielt und zugleich mit der Leitung einer Expedition beauftragt wurde. Nachdem er am 11. Januar 1678 Batavia verlassen hatte, traf er bereits am 17. darauf in Banda ein.

Das Journal der Fahrt, von der im Nachfolgenden zu berichten sein wird, ist in extenso

---

1) Oud en Nieuw Oost Indien. III. 2. Dordrecht—Amsterdam 1726 p. 71.

2) Sie ist von J. E. Heeres veröffentlicht worden. (Het Aandeel der Nederlanders in de ontdekking van Australië. Leiden 1899, p. 82).

3) De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland of Nieuw-Holland. Amsterdam 1868, p, 149; auch Verhandelingen en Berigten betr. het Zeewezen. XXVII. 2de afd. Amsterdam 1867, p. 358.

von P. A. LEUPE veröffentlicht worden, zugleich mit der von ISAAC DE GRAAFF gezeichneten Karte, der die Aufnahmen von KEYTS, welche für die Kenntnis von SW-Neu-Guinea von wesentlicher Bedeutung ist, zugrunde liegen [1]).

Am Dienstag den 19. Juli 1678 [2]) verliess KEYTS mit den beiden Schiffen „Rogh" und „Spieringh" die Reede von Banda und langte am 21. vor Keffing an. Bereits am 2. dieses Monats war der als Dolmetsch dienende Orangkaja BORRY mit der „Pisang" nach Goram

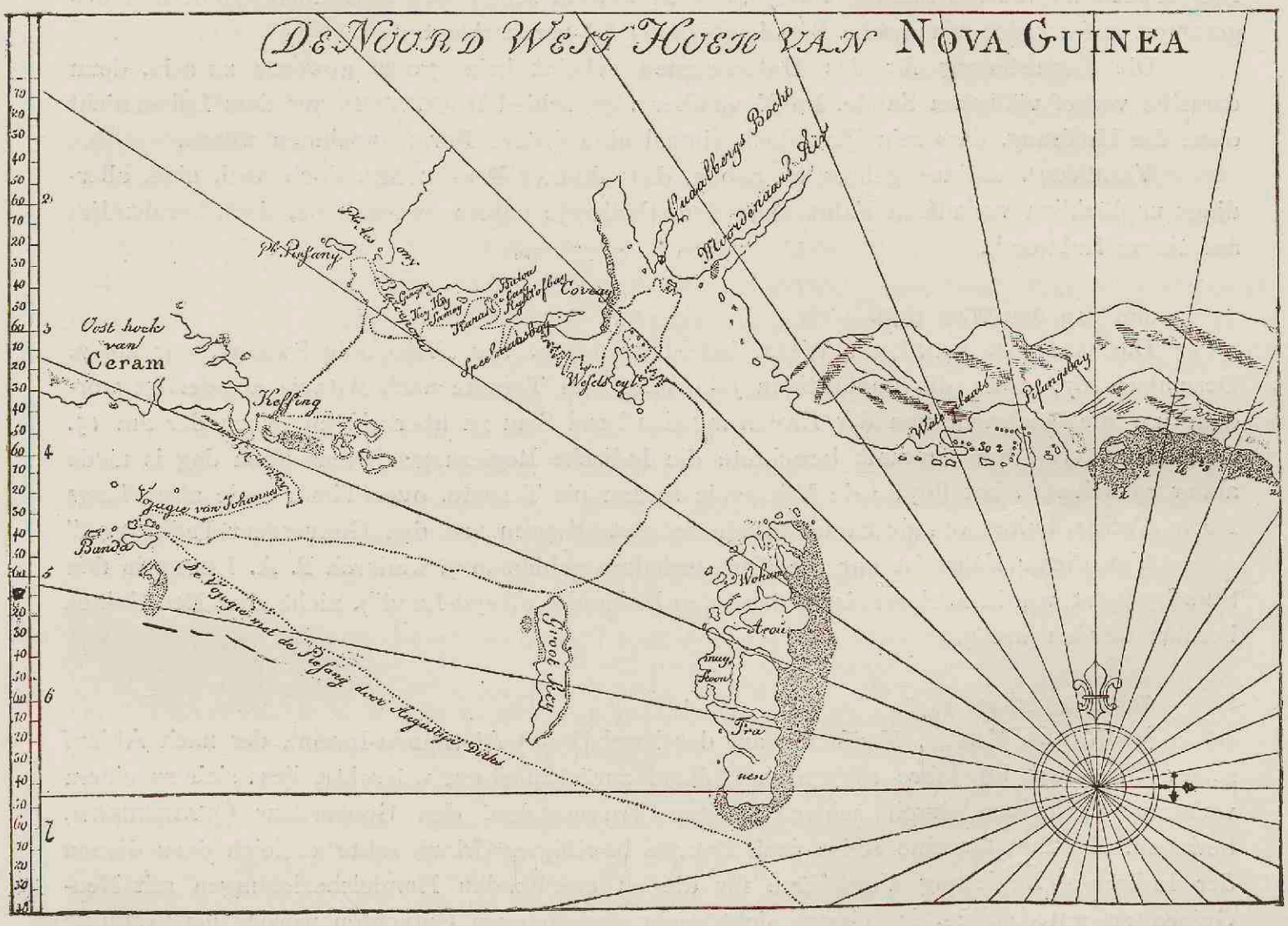



Fig. 25.

vorausgesandt worden. KEYTS hatte zunächst, gerade wie seine Vorgänger, eine Reihe von

---

1) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. d. T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 75—87, 115—157. Ein Bericht über diese Reise wurde zum erstenmale von F. Valentijn (Oud en Nieuw Oost Indien. III. 2. Dordrecht—Amsterdam 1726, p. 61—67) veröffentlicht. Ein Auszug hieraus findet sich in der Histoire générale des Voyages. XVI. La Haye 1758, p. 76—79, ferner in Historische Beschrijving der Reizen. XVIII. Amsterdam 1759, p. 370—373 und Allgemeine Historie der Reisen. XVIII. Leipzig 1764, p. 539—542.

2) P. A. LEUPE l. c. Kaart N°. 2, die von Isaac de Graaff angefertigt wurde und von der oben (Fig. 25) ein Teil zum Wiederabdruck gelangt. Alexander Dalrymple veröffentlichte einen Abdruck unter dem Titel: New Guinea, copied April 1763 from a Dutch Manuscript, appeared to be very ancient. (A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. London 1781—94. Class XVII, N°. 16).

Schwierigkeiten zu überwinden. Mit dem an Bord gebrachten Orangkaja LAKU wurde zunächst ein Glas Wein getrunken und auch mit einem Fläschchen Rosenwasser begossen „over zulx wat aengenamer van reuk gemaekt was." Nach diesen Präliminarien wurde ihm mitgeteilt, dass die Kompanie die Absicht hege dem Handel mit Neu-Guinea neues Leben einzuhauchen. LAKU erklärte sich gern zur Beihülfe bereit, wofür ihm im voraus Kleiderstoffe im Werte von 150 Reichstalern (à $2^1/_2$ fl.) verehrt wurden. Am 22. kehrte LAKU mit dem Häuptling JEEF des Dorfes Fataga in Onin an Bord zurück, worauf abgesegelt wurde. Kaum hatten aber die Schiffe eine Strecke von $1—1^1/_2$ Meilen zurückgelegt, als sie von einer Prau eingeholt wurden, welche die Botschaft überbrachte, dass die Frau und die Kinder von LAKU betrübt seien und bitterlich weinten, weil er ohne Abschied zu nehmen sich entfernt habe. KEYTS empfand ein menschliches Rühren und gestattete LAKU und JEEF umzukehren, nachdem beide gelobt hatten sich rechtzeitig in Onin einzustellen.

Am 24. traf der „Rogh" in Goram ein, wo die beiden anderen Fahrzeuge bereits vor Anker lagen. Hier vernahm KEYTS sogleich die Mähre, dass BORRY 5 Tage zuvor eine Prau mit Tauschwaren nach Onin abgefertigt hatte, welche Handelsweise KEYTS zu dem Ausruf veranlasste: „Siet hier al wederom de schelmstukken van dien daer befaemden BORRY." Lange hatte man auf die Ankunft von LAKU zu warten, und schon hatte man sich nochmals auf den Weg nach Keffing gemacht, als dieser endlich entgegen kam, worauf gemeinsam die Fahrt fortgesetzt wurde.

Als am 31. die Küste von Neu-Guinea in Sicht kam, erhielt BORRY den Auftrag mit dem „Spieringh" nach der Insel Karas voraus zu fahren, um dort die vorbereitenden Maassregeln für den Ankauf der Massoirinde zu treffen. Die beiden übrigen Schiffe gingen am 1. August, $1^1/_2$ Meilen von Onin entfernt, vor Anker, während LAKU mit seiner Prau sich sogleich an Land begab. Inzwischen vernahm KEYTS von einem Oniër, dass die mit Waren beladene Prau von BORRY gestrandet sei und nur ein Teil der Ladung habe geborgen werden können.

Am folgenden Morgen kam der Dolmetsch JOUMAT an Bord mit der Mitteilung, dass die Oniër den Beschluss gefasst hätten den Niederländern einen freundlichen Empfang zu bereiten und dass zu diesem Zwecke eine grosse Anzahl Kanus sich einstellen würden. Wirklich langten des Nachmittags gegen 2 Uhr die Eingeborenen an „sijnde een ongelooffelijck groot getal menschen, en dat met sulcken getier dat het verschrikkelijk was om te hooren." Einigen der „Vornehmsten" wurde das Betreten des Schiffes gestattet, worauf dieselben mit spanischem Wein traktirt wurden, während jedem Kanu eine flasche Arak gespendet wurde „waerover dat volk zoo geweldig opzongen, dat men hooren nog zien kon." In Begleitung dieser illustren Gesellschaft wurde nun die letzte Wegestrecke zurückgelegt, indem man, nachdem die Insel Was [1]) passirt worden war, unweit des Dorfes Fataga (Pataga), bei 20 Faden Tiefe die Anker fallen liess.

Während am 3. die „Pisang" absegelte, um die Buchten in der Umgebung aufzunehmen, liess KEYTS die Häuptlinge und Unterhäuptlinge zu sich an Bord kommen, um mit ihnen über einen mit der Ost-Indischen Kompanie abzuschliessenden Kontrakt zu beraten. In dem vorgelegten Entwurf [2]) erregte der § 6, welcher über die Lieferung von Muskatnüssen han-

1) In älteren Schriften stets unter dem Namen Aas oder Aes angeführt.

2) Derselbe findet sich bei LEUPE, l. c. pag. 158—159.

delte, Anstoss, da die Leute behaupteten, dass in ihrem ganzen Gebiete nur zwei Bäume vorhanden seien, deren Früchte zur Befriedigung des eigenen Bedarfes dienten. In bezug auf den wichtigsten Punkt, nämlich die Festsetzung des Preises für Massoi und Sklaven, wurde die Beschlussfassung ausgesetzt, so dass KEYTS selbst dem Resultat der Unterhandlungen keinen höheren Wert, als dem einer Hand voll Fliegen, beilegte. Nachdem die Abgesandten sich verabschiedet hatten, umfuhren sie als Ehrenbezeigung dreimal das Schiff, „en dat met sulcken gejuich en getier als offze dol en bezeten waren." Ein erfolgreicher Fischzug an der Insel Wās entschädigte einigermaassen für die Mühen des Tages.

Die folgenden Tage gingen mit endlosen Verhandlungen mit den Vertretern der Dörfer Fataga und Kilbati über die festzusetzenden Preise dahin. Da man inzwischen nichts mehr von dem „Spieringh" vernommen hatte, wurde am 7. August die „Pisang" unter der Führung des Steuermanns AUGUSTIJN DIRCKSZ. nach der Insel Karas abgefertigt, um sich nach dem Stande der Angelegenheit zu erkundigen. Am Abend des 20. traf der „Spieringh" endlich ein, ohne irgend etwas in bezug auf den Massoihandel ausgerichtet zu haben. Als jedoch KEYTS, unter der Hand vernahm, dass die Bewohner von Karas gern zur Anknüpfung von Handelsbeziehungen bereit seien, BORRY aber dem entgegen gewirkt habe, liess er diesen, sammt seinem Sohne, festbinden.

Am 23. wurde die Weiterfahrt angetreten und am 26. langten die Schiffe bei den Karas-Inseln an, worauf an dem folgenden Tage an der Westseite der unter 3° 26′ S. liegenden, innersten Insel, Tuburuása [1]), geankert wurde. Die Bai, in welcher diese 3 Inseln liegen, wurde zu Ehren des Generalgouverneurs, Rijkloff van Goens-Bai genannt. Ihr wirklicher Name ist Sebekōr.

Nach langen Unterhandlungen kam am 31. ein Vertrag mit den Eingeborenen zustande, in welchem dieselben sich zur Lieferung von Massoi verpflichteten. Noch an demselben Tage wurde der „Spieringh" mit Nachrichten nach Banda abgefertigt, während KEYTS selbst mit den beiden anderen Schiffen die Bai verliess, um die Fahrt in südlicher Richtung fortzusetzen. Infolge ungünstiger Witterung kam man nur langsam vorwärts. Am Morgen des 5. September befand KEYTS sich 2 Meilen WNW. vom Ostkap von Kowiai entfernt, in dessen Nähe anscheinend eine Bucht vorhanden war, geeignet um die Schiffe kalfatern zu können. Beim Näherkommen wurden in SE. 6—7 Inselchen gewahrt, worauf die zwischen ihnen und der Küste befindliche Meerenge durchfahren wurde, um an eine reichlich 2 Meilen tiefe und $^3/_4$ Meilen breite Bai zu gelangen, die den Namen Speelman-Bai erhielt [2]). Unmittelbar nach dem Eintreffen am Abend erschienen 3 Kanus, deren Insassen unter lauten Zurufen winkten, sich aber sofort zurückzogen, als das zu Wasser gelassene Boot auf sie zufuhr. Am folgenden Morgen aufs neue sich einstellend, wurden sie durch Geschenke zutraulich gemacht und darauf

---

1) Batur bei KEYTS. Die am weitesten nach E. gelegene nannte er Kani (Cany), deren wirklicher Name Fáur (Páur) ist. Die Hauptinsel Karas hat ihren Namen bis auf den heutigen Tag behalten.

2) Zu Ehren des damaligen Generaldirektors von Niederländisch-Indien, Cornelis Speelman. Bei Gelegenheit der Etna-Expedition wurde diese Bucht mit der Bitjaru-Bai identifizirt (Nieuw-Guinea, ethnographisch en natuurkundig onderzocht en beschreven in 1858. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (2) V. 1862, p. 21), ein gewaltiger Irrtum, der bereits von P. A. Leupe berichtigt worden ist. (De Speelmans-baai van Keyts en de Speelmans-baai van de Nederl. Indische Commissie. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) VI. 1871, p. 128). 225 Jahre hat es gewährt, bis ein Weisser diese, von den Eingeborenen Sanggala genannte Bucht wieder besuchte. (J. W. van Hille. Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXII. 1905, p. 291).

begab sich der Dolmetscher in ihrer Begleitung zum Besuch ihres Dorfes an Land. KEYTS ging auf die „Pisang" über und fuhr auf dieser in die Bai ein. Nach Zurücklegung von $1^1/_2$ Meilen wurde das erwähnte Dorf passirt und die Bucht bis zu ihrem Ende durchfahren. Mehrere sich abzweigende Einbuchtungen boten Raum für viele Schiffe, um „ohne Anker und Tau, wie in dem Fluss von Batavia anlegen zu können". Nachdem die Rückfahrt längs der anderen Seite der Bucht vollzogen worden war, fand sich am Ausgang derselben ein Fluss, der in Gestalt eines Wasserfalles herabstürzte, „maer 't was onmogelijk om er op de verte van een pistoolschot bij te komen, vertoonende zig het gespat van 't water als een zwaren damp off dikke mist, zijnde allesints verwonderenswaerdig om te zien". Es dies der grösste der in dieser Gegend sich findenden Wasserfälle, den RUMPHIUS zuerst unter dem Namen Gitti-Gitti bekannt gemacht hat [1]).

Am 7. September wurde der Ankerplatz wieder verlassen, doch machten die Schiffe bei dem schwachen Winde nur geringe Fortschritte. Am 8. ergab das Mittagsbesteck 4° 15′ S., am 9. 4° 16′ S. Am 10. lag die Insel Adi ENE. in 4 Meilen, das Nordostkap von Kowiai in NE. und die 3 Fledermausklippen in N $^1/_2$ W. in einer Meile Entfernung. Darauf wurden die Fahrzeuge von einer so kräftigen Strömung ergriffen, dass am Morgen des 11. kein Land in Sicht war. Erst gegen Abend gelang es Adi wieder zu erreichen und unweit der Südwestküste vor Anker zu gehen. Bei der Landung am 12. wurde nur ein einziger Eingeborener erblickt, der sofort die Flucht ergriff. An Bord zurückgekehrt, wurde nunmehr nach dem Westkap der Insel gesegelt und abermals geankert. Auch hier erwies sich der Besuch des Strandes als zwecklos. Am nächsten Tage konnte endlich die Meerenge zwischen Adi und dem Festlande — die heutige Nautilus-Strasse — durchfahren und abends, 2 Meilen von der Insel Kèlemala entfernt, geankert werden. Am 14. gelangten die Schiffe an eine Bucht am Nordwestende von Namatöte. Auf dem hier liegenden, bis auf $^3/_4$ Meile dem Lande zu sich ausdehnenden Riffe, wurden viele „Austern" gefunden, welche die Gestalt von Perlmuscheln besassen, „doch die Zeit liess nicht zu hier lange zu suchen, da wir vor unserer Abfahrt nach Aru noch die Insel, wo die Schmiedekohlen, sowie den Fluss, in dem das berühmte Zinn sich findet, besuchen wollten" [2]).

In der Frühe des 15. fuhr die „Pisang" in Begleitung eines Ruderbootes, in die erwähnte Bai ein, um zu ermitteln, ob dieser der „Moordenaars-rivier" sei und zugleich den Versuch zu machen mit den Eingeborenen in Berührung zu kommen. Gegen Mittag befand man sich noch zwei Meilen von ihrem Ende entfernt, während ihre Gesammtlänge in NE. z. E. auf 6—7 Meilen und ihre Breite auf zwei Meilen geschätzt wurde. Abends wurde nach dem Ankerplatz zurückgekehrt, ohne Menschen gesehen, noch Wasser angetroffen zu haben. Zu Ehren des Gouverneurs von Banda, erhielt dieselbe den Namen Quaelbergh-Bai [3]).

Am 16. wurde nunmehr längs der Küste von Namatöte die Fahrt fortgesetzt und mit

---

1) Antwoord en Rapport .... Tijdschr. voor Staathuishoudk. en Statistiek. XIII. Zwolle 1856, p. 126. Gitti-Gitti ist ein ceramsches Wort, welcher Name, ebenso wie der einheimische Gor-Gor, Wasserfall bedeutet.

2) Dass in dieser Gegend Perlmuscheln häufig sind, geht aus den Angaben des Kapitän Voll vom Schoner „Jupiter" hervor, der hier im Jahre 1858 angetroffen wurde. (Bijdr. t. de Taal-, Land- en Volkenk. (2) V. 1862, p. 28). Der Fluss mit dem angeblichen Zinn ist niemals ermittelt worden.

3) Bitjaru-Bai der Eingeborenen. Es währte bis zum Jahre 1858, ehe diese Bucht wieder von Europäern besucht wurde. Sie wurde dabei, wie bereits oben erwähnt, für die Speelman-Bai gehalten. Man fand für dieselbe jedoch nur eine Länge von beinahe 3 und eine Breite von etwa $1^1/_2$ Meilen. (Nieuw-Guinea, ethnographisch en natuurkundig onderzocht en beschreven. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (2) V. 1862, p. 22).

Anbruch der Dunkelheit unweit derselben geankert. Auf der Weiterfahrt, am folgenden Morgen, gelangten die Schiffe gegen 9 Uhr vor das Dorf Namatöte, wo — wie KEYTS vernahm — die Cerammer in jedem Jahre erschienen, um Handel zu treiben. Kaum waren die Anker gefallen, als bereits die Eingeborenen in sehr freimütiger Weise das Deck betraten, wo ihnen zunächst Reis, der mit schwarzen Zucker vermischt worden war, gereicht wurde, „'t geen sij seer beestachtig met volle vuysten in den mont wierpen." Sie empfingen ausserdem Schwerter, Reis, Kupferdraht und Fischleinen unter der Bedingung, dass sie die Insel, auf der die Kohlen vorkommen sollten, zeigten [1]).

Als der Steuermann GOOSEN, von der „Pisang", am 18. die Meldung machte, dass das Wasser auf die Neige gehe, wurde ihm gestattet den Vorrat aus dem in der Nähe befindlichen Brunnen, dessen Lage BORRY bekannt war, zu ergänzen. Bald nach der Landung ertönten laute Hülferufe, worauf sofort Kanonen abgefeuert wurden, während KEYTS sich mit sämmtlichen Soldaten an Land begab, wo ihnen 4 Leute, mit tötlichen Wunden bedeckt, entgegenkamen. Anderen hatten die Eingeborenen bereits die Köpfe abgeschlagen und die Kleidungsstücke abgenommen. Es stand kein anderes Mittel, um den Verrat zu strafen, zur Verfügung, als die am Strande befindlichen Fahrzeuge zu verbrennen. An Bord zurückgekehrt, wurden sofort die Anker gelichtet und später die Toten ins Meer versenkt. KEYTS hatte sich, ohne es zu wissen, ganz in der Nähe des „Mörder-Flusses" befunden, und es waren die Nachkommen der Übeltäter vom 28. April 1636 gewesen, die sich der Missetat schuldig gemacht hatten [2]). Der Angriff war aber diesmal von der Westseite aus erfolgt, in deren Nähe sich der heute noch vorhandene Brunnen befindet.

Am 19. September ankerten die Schiffe in der Nähe der Südostspitze von Adi, um auf der Insel nach Wasser zu fahnden. Da dieser Versuch erfolglos war und zugleich die Beri-Beri sich in ausgedehntem Maasse der Mannschaft bemächtigt hatte, wurde beschlossen nur noch die beiden nächsten Tage auf die Untersuchung des Festlandes von Neu-Guinea zu verwenden. Infolge der westlichen Strömung wurde es aber nicht wieder erreicht und daher, nach einem kurzen, abermaligen Aufenthalt auf Adi, die Fahrt nach den Aru-Inseln fortgesetzt. Durch Stromversetzung gelangten die Schiffe jedoch nach Gross-Kei, von wo aus, nach Einnahme von Wasser und Brennholz, die „Pisang" am 23. nach den Aru-Inseln abging, während KEYTS mit dem „Rogh" am 26. wieder auf der Reede von Banda eintraf.

**Augustijn Dircksz[oon] 1679.**

Die Unternehmung von KEYTS sollte sehr bald eine Fortsetzung erfahren. Der Indischen Regierung war nämlich berichtet worden, dass nach den Angaben des Steuermannes JURRIAEN DE GRAAFF unter 7° 55′ S. und 27 Meilen SE. z. E. von der Südspitze der Aru-Inseln 4 kleine, von Perlenbänken umgebene Inseln lägen. Um diese aufzusuchen wurde die „Pisang" entsandt unter der Führung des bereits erwähnten AUGUSTIJN DIRCKSZ[OON], dem noch der Buchhalter BARENT und der Sergeant LUCAS CLAESZ. beigegeben wurde. Die weiteren Aufträge gingen dahin das „Südland" unter 12° S. aufzusuchen, wo, einem Berichte von TASMAN (1644)

1) KEYTS ahnte nicht, dass die gesuchte Insel, nämlich Lakahia, nur noch etwa 73 km. von dem Ankerplatz in östlicher Richtung entfernt lag.

2) Siehe oben pag. 82, 83.

zufolge, sich ein grosser Fluss befände, in welchem kleine Jachten bequem einlaufen könnten [1]), ferner die „Insel mit den Kohlen" [Lakahia] und die Perlenbänke in der Quaelberghs-Bucht einer Untersuchung zu unterziehen, um schliesslich über Karas wieder heimzukehren.

Am 21. März 1679 verliess die „Pisang" die Reede von Banda. Das während der Fahrt geführte Journal ist verloren gegangen, so dass nur die spärlichen Mitteilungen, welche P. A. LEUPE dem Bericht des erwähnten Buchhalters entnommen hat, zur Verfügung stehen [2]). Zunächst wurden mehrere der zu den Südwest-Inseln gehörenden Eilande, wie Nusa Manuk, Serua, Nila und Babar, hierauf die Timor Laut-, sowie die Kei-Inseln besucht, von denen aus nach der Südspitze der Aru-Inseln gesegelt wurde. Die an der angegebenen Stelle gesuchten Inseln wurden nicht gefunden, da sie überhaupt nicht existiren.

Nachdem DIRCKSZ. am 5. April unter 8° 56′ S. gelangt war, ging er zur Ausführung des zweiten, ihm zuteil gewordenen Auftrages über. Unter 10° gekommen, sah er sich jedoch genötigt seinen Kurs zu ändern, da, nachdem er in der Zeit vom 22.—29. April zwischen den geschätzten Breiten von 9° 50′—10° 28′ über Untiefen gesegelt war [3]), das Wasser plötzlich seine Farbe änderte und „weiss wie Milch" wurde. Erst am 2. Mai konnte wieder in 26 Faden Tiefe Grund gefunden werden. Am 7. Mai kam unter 4° 59′ S., 3 Meilen von der Küste entfernt, Neu-Guinea in Sicht. In westlicher Richtung weitersegelnd, gelangte man in eine Bucht, die, nach der Karte von ISAAC DE GRAAFF (Fig. 25), den Namen Pisang-Bai erhielt [4]). Der Verkehr mit den Eingeborenen, über welchen Einzelheiten nicht mitgeteilt werden, bewegte sich keineswegs in freundschaftlichen Bahnen und schliesslich sah sich DIRCKSZ., der zunehmenden Krankheitsfälle wegen, veranlasst nach den Aru-Inseln zu segeln, um dort Hülfe zu suchen. Nachdem das Schiff während einiger Tage zwischen diesen und den Kei-Inseln hin- und her getrieben war, musste die Küste von Gross-Kei aufgesucht werden, da bereits mehrere Leute gestorben waren. Am 31. Mai wurde vor dem Dorfe Orika und am folgenden Tage vor Mara geankert, wo die „Pisang" bis zum 22. Juni liegen blieb. Der Zustand war so kläglich geworden, dass die Steuerleute Matrosendienste verrichten mussten. Am 27. wurden die Banda-Inseln wieder erreicht.

Inzwischen hatte der Gouverneur von Banda, in einem am 13. Mai an die Regierung in Batavia gerichteten Schreiben die weitere Erforschung von Neu-Guinea angeregt. Die am 24. Januar 1680 abgefasste Antwort lautete jedoch dahin, dass auf Grund der gemachten Erfahrungen nicht der geringste Vorteil zu gewärtigen und die Fahrten daher einzustellen

---

1) Damit ist Port Musgrave an der York-Halbinsel gemeint, eine Bucht, die von 11° 54′ bis 12° S. in sie einschneidet und in welcher der Batavia- und der Ducie-Fluss münden.

2) De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 87—91.

3) LEUPE identifizirt diese Untiefe mit der im Jahre 1826 entdeckten Kolff-Bank (D. H. KOLFF. Reize door den weinig bekenden zuidelijken Molukschen Archipel. Amsterdam 1828, p. 344), jedoch mit Unrecht, da diese unter 7° liegt.

4) LEUPE hatte angenommen (l. c. pag. 91), dass diese Bai mit derjenigen von Lakahia identisch sei, ein Irrtum, der bereits von P. J. B. C. Robidé van der Aa (Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 42) berichtigt worden ist. Auf Veranlassung dieses Forschers wurde der Name auf den Karten eingeführt und zwar für eine Bucht, die im Westen vom Kap Steenboom (Insel Naurio) begrenzt wird. Die Aufnahmen der letzten Jahre haben jedoch ergeben, dass die Darstellung von de Graaff (Fig. 25, s. oben pag. 116) ganz verfehlt ist, so dass der Name auf den neuesten Seekarten nicht mehr vorkommt. (Zuidwestkust Nieuw-Guinea 1 : 1.000000. 's Gravenhage. Ministerie van Marine. Afd. Hydrographie 1899 — Groote Correctiën 1906 — N°. 154). Von der Flüchtigkeit, mit der DE GRAAFF gearbeitet hat, legt bereits der Umstand Zeugnis ab, dass er sich gar nicht an die Breitenbestimmungen von Keyts gehalten hat. Nach einer freundlichen Mitteilung des Herrn J. M. DUMAS lautet der einheimische Name Puriri.

seien. Dagegen wurde es den Bürgern von Banda freigestellt auf eigene Rechnung und Gefahr dort Handel zu treiben, eine Erlaubnis, die laut Reskript vom 31. Juli 1681, auch auf die Bürger von Amboina ausgedehnt wurde [1]).

**Jan Gijsbertsz[oon]** 1685.

Wie aus den gemachten Aufzeichnungen hervorgeht, wurde jedoch erst in dem Jahre 1685 von dem verliehenen Rechte Gebrauch gemacht und zwar war es JAN GIJSBERTSZ., Mitglied des Rates von Banda, der im Juni, in Begleitung der beiden Mardijker [2]) ABRAHAM und MARCUS ROGIERS, mit 3 kleinen Fahrzeugen die Fahrt unternahm [3]). Zunächst wurde bei Keffing, einer der Ceram Laut-Inseln, angelegt und darauf in Begleitung des Orangkaja DJUMAT, sowie zweier anderer Eingeborener, am 25. Juni die Reise fortgesetzt. Zwei Tage später befanden die Schiffe sich bei der Insel Batu Puti, wo sie bis zum Morgen des 28. liegen blieben. Hierauf wurde nach Fataga [Pataga] [4]) gesegelt und dort vor Anker gegangen. Der ausgesprochene Zweck, nämlich der Erwerb von Sklaven, wurde aber in keiner den Wünschen entsprechenden Weise erreicht. Die für 30 Sklaven ausgehändigten Artikel, nämlich Billiton'sche und Karimata'sche Beile, Tambuku'sche Schwerter, sowie weisses Leinenzeug wurden nach wenigen Tagen wieder zurückgebracht, da die Bewohner der Ortes sich ausserstande sahen die Sklaven zu liefern. Später wurden allerdings noch deren 15, zumeist halbwüchsige Burschen, erhandelt.

Während man noch vor Fataga lag, erschien, von Rumbati kommend, eine papuanische Kora-Kora, die 5 Leute als Sklaven an Bord hatte, die s. Z. von der Insel Goram geraubt worden waren. Als sich nun MARCUS ROGIERS nach dem eine Meile im Westen gelegenen Rumbati begab, fand er dort nicht weniger als 15 Menschen von Goram, 10 von den Aru- und 2 von den Kei-Inseln, die sämtlich Opfer von Überfällen geworden waren.

Nachdem Marcus an Bord zurückgekehrt war, wurde trotz des Abratens des Häuptlings von Fataga, beschlossen nach Karas zu segeln, zum Teil aus dem Grunde, weil Wassermangel eingetreten war und auf den Schiffen sich viele Kranke befanden. Als jedoch JAN GIJSBERTSZ., auf der Höhe der genannten Insel angelangt, 3—4 fremde Fahrzeuge dort liegen sah, wurde sofort der Steven gewendet und über Ceram Laut nach Banda zurückgekehrt, wo die Ankunft am 24. Juli erfolgte.

**Lucas Jansz[oon]** 1686.

In das folgende Jahr fällt die Fahrt eines getauften Chinesen, namens LUCAS JANSZ. Er segelte von Banda aus über Goram nach Karas, wo er 6 Schiffe von Misol antraf, die gleich ihm des Sklavenhandels halber gekommen waren. Da er bemerkte, dass hier das Gewünschte nicht zu erlangen und der Häuptling von Karas, mit dem er eben zuvor eine Vereinbarung getroffen, noch nicht erschienen war, so wurde die Fahrt nach Rumbati und Fataga fortgesetzt. Als JANSZ. auch hier sein Ziel nicht zu erreichen vermochte, trat er die Heimfahrt nach Banda an.

---

1) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, pag. 91—92.

2) Mardijker wurden freie Eingeborene genannt, die unter der unmittelbaren Oberhoheit der Kompanie standen. In diesem Falle waren sie zugleich Christen.

3) P. A. LEUPE, l. c. pag. 96—100.

4) Die Cerammer können das P nicht aussprechen und sagen daher Fátaga.

**Jan Gijsbertsz[oon]** 1686.

JAN GIJSBERTSZ. machte sich im Jahre 1686 zum zweiten Male auf, um sein Glück in Onin zu suchen. In der Begleitung von JAN SWART, sowie MARCUS und ABRAHAM ROGIERS begab er sich am 25. Mai auf den Weg. Am 28. vor Fataga angelangt, fanden sie das Dorf verlassen. Bereits hatte man den Entschluss gefasst nach Rumbati weiter zu segeln, als eine Menge Volks am Strande auftauchte, und nunmehr stellte es sich heraus, dass die 4 Schiffe den Bewohnern Furcht eingeflösst hatten, die deshalb das Weite gesucht hatten. 22 Personen, meist jugendlichen Alters, wurden im Laufe der folgenden zwei Wochen erworben. Während dieser Zeit hatte MARCUS ROGIERS einen Abstecher nach Rumbati gemacht, wo ihm der Häuptling BAU die vertrauliche Mitteilung machte, dass die Absicht bestanden habe, den oben erwähnten LUCAS JANSZ. zu berauben und zu ermorden. Die Ausführung dieses Planes sei lediglich durch seine vorzeitige Abreise vereitelt worden.

Nachdem MARCUS ROGIERS wieder in Fataga eingetroffen war, wurde gemeinschaftlich nach Banda zurückgekehrt.

**Carsten Jansz[oon]** 1686.

CARSTEN JANSZ. unternahm in dem nämlichen Jahre zwei Fahrten nach Onin. Im Juli kehrte er mit 6 Sklaven nach Banda zurück, bei seiner Heimkehr am 7. August hatte er aber deren 93 an Bord. Von Interesse sind nur die folgenden Bemerkungen. Als JANSZ. vor Fataga lag, war gerade ein Krieg mit Arguni ausgebrochen. Die Bewohner des letztgenannten Ortes hatten einen Überfall ausgeführt, bei dem 7 Menschen totgeschlagen wurden und 4—5 das Loos der Gefangenschaft ereilte. Arguni liegt auf der gleichnamigen Insel unweit der Südküste des Mac Cluer-Golfs und wird hier zum ersten Male genannt.

Trotz der im allgemeinen günstigen Erfolge, liess die Indische Regierung es in dem folgenden Jahre nicht an der Mahnung fehlen vor den Eingeborenen auf der Hut zu sein. Bereits aus dem Jahre 1688 wird aber wiederum berichtet, dass ein inländisches Fahrzeug, welches nach Kowiai gefahren war, um Massoi zu erhandeln, überfallen und die ganze aus 23 Köpfen bestehende Mannschaft ermordet wurde [1]).

Die in der nächsten Zeit noch unternommenen Fahrten haben zu der Erweiterung unserer Kenntnis von New-Guinea nicht das Geringste beigetragen.

Nicht unerwähnt bleiben dürfen jedoch die zunehmenden Klagen über Raubanfälle seitens der Papuanen. Derartige Fahrten wurden sowohl von den Bewohnern der Westküste von Neu-Guinea, als auch von denjenigen der Papuanischen Inseln unternommen und dehnten sich weit nach Westen aus. RUMPHIUS berichtet, dass Papuanen von „Sergile, an der Nordwestecke von Neu-Guinea" unter Anführung von Tidorern im Jahre 1683, wie sie dies wiederholt getan, bis Amboina vordringen und dort Menschen rauben [2]). Ein anderer Vorfall, dem zwei

---

1) P. A. LEUPE, l. c. pag. 103, 104.

2) Antwoord en Rapport..... Tijdschr. voor Staatshuisk. en Statistiek. XIII. Zwolle 1856, p. 127.
NIC. WITSEN. Noord en Oost Tartarye. 2e druk I. Amsterdam 1705, p. 165.
Die Lage des erwähnten „Sergile" hat bisher nicht ermittelt werden können. In den von P. A. LEUPE mitgeteilten Berichten (De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 1875) findet man dasselbe auch unter der Bezeichnung „Sagiler" (p. 80) und als Insel Sergila. Auf der allerdings unbrauchbaren Karte von Valentijn „De Landvoogdy des Moluccos" (s. oben p. 111, Fig. 24), findet sich sogar ein „Land van Sergile" eingetragen. Da Rumphius ausdrücklich bemerkt, dass der Ort sich an der Nordwestecke von Neu-Guinea, was in dem

Kora-Kora's von Patani auf Halmahera zum Opfer fielen, möge deshalb eine Erwähnung finden, weil als Schuldige die Bewohner von Iri oder Wawanama bezeichnet wurden. Das fragliche Dorf, dessen Lage noch nicht ermittelt worden ist, wurde von dem Radja von Misol gezüchtigt.

**Pieter Alstein** 1696.

Im Jahre 1696 wurde der Unterkaufmann PIETER ALSTEIN (ALSTEYN) mit COENRAAD VAN OTTEREN von Ternate aus nach den „Laluga-Inseln" gesandt, ohne jemals wieder gesehen zu werden. Viele Jahre später hörte man durch einen Sklaven, der nach dem Dorf „Maffore" auf Neu-Guinea und von dort 1703 an den Radja von Salawati verkauft worden war, dass ALSTEIN nebst seinen Begleitern von den Bewohnern von „Masses" auf Neu-Guinea ermordet worden sei. Noch sehr viel später — im Jahre 1728 — erhielt man in Ternate die Nachricht, dass zwei der Mörder, die von Salawati stammten, noch unter den Lebenden weilten. Des einen derselben, namens TAWALI, wurde man habhaft, um ihn darauf zu rädern und zu vierteilen. Die Untersuchung ergab, dass ALSTEIN erst ermordet worden war, nachdem er 14 Jahre als Gefangener auf einer Insel zugebracht hatte [1]).

Zur Ermittelung der Lage dieser „Laluga-Inseln" bietet ausser Salawati noch das Dorf „Maffore" einen Anhaltspunkt, das identisch ist mit dem von dem Radja von Salawati 1705 und 1725 besuchten „Mafoort" [2]). Seine Lage ist durch H. A. BERNSTEIN angedeutet worden, als er sich gelegentlich seiner Anwesenheit in Sorong [3]) im Dezember 1864 eine Hütte von den Bewohnern von „Mafoor" hatte bauen lassen [4]). Diese irreführende Bezeichnung rührt davon her, dass sie ursprünglich von der Insel Mafōr, richtiger Nufōr oder Numfōr im Geelvink-Busen stammen und zwar Angehörige der Stämme Rumansarai und Anggradifu sind [5]). Es liegt also sehr nahe anzunehmen, dass das Drama sich im Gebiet der Sélé-Strasse abgespielt hat und in der Tat finden sich an ihrem Südeingange, unweit Segèt, die beiden kleinen Luga-Inseln [6]).

Ganz unerfindlich ist es aber, wie jemand beauftragt werden kann von Ternate aus die weite Fahrt nach diesen ganz unbedeutenden Inselchen, von denen nichts zu holen ist, zu unternehmen. Man kann sich daher des Gedankens nicht erwehren, dass ursprünglich ganz

---

heutigen Sinne die Inseln Waigëu, Salawati u. s. w. bedeutet, befände und auf der „Kaart van de Papoasche Eilanden" (s. hierunter Fig. 28) in NIC. STRUYCK (Vervolg van de Staartsterren. Amsterdam 1753, bei p. 114) ein Dorf Sagewiely an der Westküste von Salawati eingetragen ist, so halte ich es nicht für unmöglich, dass dieses mit „Sergile" gleichbedeutend ist. Nicht ausgeschlossen erscheint es indessen, dass man damit Salawati überhaupt hatte bezeichnen wollen.

1) P. A. LEUPE, l. c. pag. 105, 106, 255.

2) P. A. LEUPE, l. c. pag. 224, 254.

3) Sorong lag damals noch auf dem Festlande von Neu-Guinea.

4) S. C. J. W. VAN MUSSCHENBROEK. Dagboek van Dr. H. A. Bernstein's laatste reis van Ternate naar Nieuw-Guinea, Salawati en Batanta. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) VII. 1883, p. 67.

5) Es ist dies wohl das inzwischen nach der Insel Sasi Palé (südlich von Dōm) verlegte Dorf. (J. W. VAN HILLE Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXIII. 1906, p. 463).

6) Mededeelingen op Zeevaartkundig Gebied. 's Gravenhage. Ministerie van Marine. Juli 1902, N°. 28, p. 25. Vaarwaters en Ankerplaatsen op de Westkust van Nieuw-Guinea. 's Gravenhage. Min. van Marine. Afd. Hydrographie 1903. N°. 270—3.

J. W. VAN HILLE, l. c. pag. 493. Hier ist Lagó (Lugâ) zugleich auch der Name der grösseren dieser beiden Inseln.

andere Eilande gemeint waren [1]) und dass ALSTEIN nur durch ein Missverständnis in die Sélé-Strasse geriet.

---

Während in der Einleitung (p. 50—51) bereits eine kurze Übersicht über die wichtigsten Entdeckungen während dieser Periode gegeben wurde, konnten in den nachfolgenden Einzeldarstellungen die Ergebnisse der verschiedenen Reisen eine eingehendere Besprechung finden. Die Kenntnisse, über welche man am Schluss dieses Zeitabschnittes verfügte, waren in Wirklichkeit weit geringer, da die Mehrzahl der Journale, von denen ein grosser Teil schliesslich überhaupt verloren ging, geheim gehalten wurde und von denen höchstens einige wenige Auszüge den Weg ins Publikum fanden. Was man damals von Neu-Guinea zu wissen glaubte, fand seinen Ausdruck in der gerade 1700 erschienenen Karte von FRÉMONT D'ABLANCOURT, die bereits oben (Fig. 15, p. 46) reproduzirt worden ist. Wie diese Karte erkennen lässt, hatten dem Autor nur diejenigen von LE MAIRE und TASMAN zur Verfügung gestanden. Anstatt sich jedoch auf diese zu beschränken, griff er auf alte und längst überholte Darstellungen zurück, um, unter Hinzufügung von Gebilden seiner eigenen Phantasie, schliesslich nur ein Zerrbild zustande zu bringen.

---

1) Zur Erleichterung weiterer Nachforschungen will ich noch alles das, was mir über Inseln dieses oder ähnlichen Namens bekannt geworden ist, zusammenstellen. F. VALENTIJN (Oud en Nieuw Oost Indien. I. 2. 1724, p. 41) teilt darüber folgendes mit: „Ehe ich von den Talaut-Inseln Abschied nehme, muss ich noch bemerken, dass David Haak und der Obersteuermann Barend Brouwer die Inseln von Laluga (von denen damals, und auch 15—16 Jahre zuvor, sehr merkwürdige und wilde Menschen nach den Talaut-Inseln angetrieben kamen und darauf Ternate erreichten) gesucht und schliesslich auch gefunden haben. Wo diese Laluga-Inseln liegen .... habe ich nicht in Erfahrung bringen können."

R. DE KLERK, J. E. VAN MIJLENDONK en W. A. ALTING (Rapport over 's Compagnies regt op de Groote Oost. Verhandel. Batav. Gen. v. K. en W. XXXIII. Batavia 1868 N°. 3, p. 61) berichten über ein Schreiben der „Heeren Bewindhebbers" in Holland vom 9. Juli 1715, in welchem in Erwägung gegeben wird die Labuga'schen Inseln, auf eine solche Weise in Besitz zu nehmen, sei es durch ein Merkzeichen oder durch die Verleihung einer Flagge, bezw. eines Stockes an den Häuptling, dass die Besetzung durch fremde Nationen verhindert werde.

Wie A. HAGA (Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 326) mitteilt, entführten Linke und Hertsman im Jahre 1790, gelegentlich der Rückfahrt nach Ternate, einige Frauen von den zwischen Warsai (NW-Neu-Guinea) und Maba (SE-Halmahera) gelegenen Laluga-Inseln, die also nicht mit den in der Sélé-Strasse liegenden identisch sein können. In Ternate habe ich mich vergebens nach Inseln dieses Namens erkundigt. Später hat mir sodann noch Herr K. M. VAN WEEL freundlichst mitgeteilt, dass es auch an der Südküste des Mac Cluer-Golfs, und zwar nördlich von Sekār, ein Inselchen giebt, das den Namen Lugas oder Lalugas trägt.

## IV.

### DIE FAHRTEN DER NIEDERLÄNDER UND ENGLÄNDER 1700—1764.

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts war das Interesse für Neu-Guinea, einer Nachtkerze gleich, allmählich erloschen, sogar die beiden letzten Jahrzehnte waren für die Erforschung der Insel spurlos dahingangen. Mit dem Anbruch des neuen Säkulums sollte das Bild sich von Grund aus verändern. Eine vierte Nation, Grossbritannien, erschien auf dem Plan, die als ihren Vertreter keinen geringeren als WILLIAM DAMPIER entsandte. Genau am Neujahrstage 1700 erreichte dieser die Gestade von Neu-Guinea und stellte in einem kühnen Zuge fest, dass die Nordwestecke sich in Inseln auflöst und dass im östlichen Teil sich eine trennende Meerenge — die Dampier-Strasse — einschiebt.

Bereits einige Jahre zuvor hatte die Tatsache, dass englische Schiffe nach dem Indischen Archipel gesegelt waren, „um auf Ceram und den benachbarten Inselchen" Gewürze zu erwerben, der Niederländischen Ost-Indischen Kompanie gerechtes Unbehagen verursacht [1]). Nicht, dass sie sich um ihre durch Forts beschützten Stapelplätze Sorge zu machen brauchte, vielmehr war es, dass sie durch einen derartigen Schmuggelhandel ihr Monopol bedroht sah. Man wird daher die Aufregung, welche die Kunde von DAMPIER's Erscheinen hervorrief, verstehen. Von Sklaven und Massoi, von Onin und den Karas-Inseln ist kaum noch die Rede, dagegen von Schritten, die die Sicherung des Alleinhandels zum Zweck haben. Damit beginnt eine genauere Erforschung der bisher stark vernachlässigten Papuanischen Inseln, zugleich aber auch ein Vernichtungskrieg gegen die angetroffenen Muskatnuss- und Nelkenbäume. Die wichtigste dieser Expeditionen ist die von JACOB WEYLAND 1705 geführte, als deren Hauptergebnis die Entdeckung und Aufnahme des Geelvink-Busens zu bezeichnen ist.

Ein zweites Moment, welches — allerdings erst am Ende dieses Zeitabschnittes — die genauere Erforschung der Nordwestecke bewirkte, war die Entdeckung eines neuen Seeweges nach China durch WILLIAM WILSON auf dem „Pitt" im Jahre 1759. Auf den stets zunehmenden Handelsfahrten nach China hatte man es als einen grossen Übelstand empfunden, dass die bei vorgeschrittenem Westmonsun in der Sunda-Strasse eintreffenden Fahrzeuge bei der

1) R. DE KLERK, J. J. VAN MIJLENDONK en W. A. ALTING. Rapport over 's Compagnies regt op de Groote Oost. Verhandel. Batav. Genootsch. v. K. en W. XXXIII. Batavia 1868. N°. 3, p. 36.

Ankunft in den Chinesischen Gewässern den dort herrschenden Nordostmonsun gerade vor dem Bug erhielten, was eine erhebliche Verzögerung zur Folge hatte. Die Hoffnung im Stillen Ozean günstigere Windverhältnisse anzutreffen, ging in Erfüllung, und daher wurde von dem neuen Seewege — Pitt-Passage genannt — je länger, je mehr Gebrauch gemacht. Diese ganze Periode stand daher unter dem Zeichen des Gegensatzes zwischen den Engländern und Holländern, der erst mit dem Pariser Frieden 1784 seinen vorläufigen Abschluss, und zwar auch nur nach *einer* Richtung hin, fand.

Unter den während der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts entworfenen Plänen zur Erreichung des Südlandes war nur einer, der zur Ausführung gelangte. Es war dies die Expedition unter JACOB ROGGEVEEN, die 1722 in die unmittelbare Nähe von Neu-Guinea gelangte und in Batavia angekommen von demselben Loose ereilt wurde, wie ein Jahrhundert zuvor die LE MAIRE'sche.

**William Dampier** 1700.

Am 26. Januar 1699 lief DAMPIER auf dem Schiffe „Roebuck" aus der Themse zu einer Entdeckungsreise aus. Sein Plan war, nach der Untersuchung der Nordküste von Neu-Holland nach Neu-Guinea zu segeln, wie er dies mit den folgenden Worten darlegte: „There are many islands in that sea between New Holland and New Guinea, ..... and it is probable, that we may light on some or other that are not without spice. Should I meet with nothing of any of these islands, I would range along the main of New-Guinea to see, what that afforded; and from thence I would cross over to the island Gilolo, where I may be informed of the state of those parts by the natives who speak the Malayan language. From Gilolo I would range away to the eastward of New Guinea, and so direct my course southerly, coasting by the land; and where I found a harbour or river I would land and seek about for men or other animals, vegetables, minerals &c., and having made what discovery I could, I would retourn home."

Nachdem das Schiff am 4. Mai 1699 den Hafen von Bahia verlassen hatte, wandte DAMPIER sich um Süd-Afrika herum, nach der Westküste von Australien, die am 1. August unter 26° 10′ S. in Sicht kam. Längs dieser Küste wurde in nördlicher und sodann nordöstlicher Richtung weiter gesegelt. Die hier herrschenden Strömungen liessen ihn dem Gedanken Ausdruck verleihen, dass zwischen Neu-Guinea und Neu-Holland eine Meerenge bestehen müsse [1]). Zu weiteren Nachforschungen kam es indessen nicht, da, infolge des unter der Mannschaft um sich greifenden Skorbuts, die Notlage eintrat gastlichere Gefilde aufzusuchen. Unter 18° 21′ S. wurde daher die Fahrt abgebrochen und nach Timor Kurs gesetzt, worauf der „Roebuck" am 21. September in der Bai von Kupang eintraf.

Nachdem das altersschwache Schiff auf der Reede von Babáu, 24 km. östlich von Kupang, notdürftig kalfatert worden war, wurde am 12. Dezember die Weiterfahrt angetreten. Erst 8 Tage später gelang es auf der Höhe von Lifáu, an der Nordwestküste von Timor, einzutreffen. Am 22. wurde die zwischen den Inseln Ombai und Wetar befindliche Meerenge passirt und darauf in die Banda-See eingelaufen. Hier fuhr DAMPIER am 27. an der Insel Gunung Api und am folgenden Tage an den Lucipara-Inseln [Nusa Pari] vorbei. Als am 29.

1) A Voyage to New-Holland, &c. in the Year 1699. A Collection of Voyages. 3d ed. London 1729, p. 94. (Erste Ausgabe. London 1703).

die Banda-Inseln in Sicht kamen, wurde aus erklärlichen Gründen, nämlich um nicht den Holländern in die Hände zu fallen, der Kurs sofort geändert. Am 30. erblickten die Seefahrer Nusa Manuk — das Vogel-Eiland — worauf am 31. durch die Gruppe der Watu Bela-Inseln hindurch gesegelt wurde.

Am 1. Januar des Jahres 1700 erblickte DAMPIER zu ersten Male die Berge von Neu-Guinea [1]) und zwar lief das Schiff zunächst auf die Karas-Inseln zu, deren Zahl auf 4 angegeben wird, was jedoch auf einem Druckfehler beruht. Bei den beiden Abbildungen N°. 2 und 3 heisst es ausdrücklich: „Thus shews the 3 Islands" und „These 3 Isl. ly in a large Bay." Dieselben heissen Karas, Páur (Fáur) und Tuburuása. In westlicher Richtung wurde längs der Küste gesegelt. Da eine starke Gegenströmung sich bemerkbar machte und zudem Wasser eingenommen werden musste, lief DAMPIER am 6. Januar in eine Bai ein, in welcher er in 38 Faden Ankergrund fand. Ein am 7. zum Fischen ausgesandtes Boot, erbeutete in einem Zuge 352 „Makrelen" nebst 20 anderen Fischen und gab dieser Fang den Anlass die Bucht „Mackarels Bay" zu taufen. Bei einer Landung wurde auch eine Kronentaube geschossen, von der eine gute Abbildung gegeben wird. Am nächsten Tage wurde der Ankerplatz nach der benachbarten östlichen Bucht verlegt und hier aus einem an der Westseite herabstürzendem Bach — dem Freshwater River — 15 Tonnen Wasser eingenommen. Aus diesem Grunde auch nannte DAMPIER die Bucht, deren wirklicher Name Sipatnanam lautet, Freshwater Bay [2]). Am 10. wurde die Fahrt fortgesetzt und längs der Insel Batu Puti („White Isle") gesegelt. Erst 4 Tage später gelang es an der Südwestspitze des Mac Cluer-Golfs vorbeizukommen, worauf im Westen einige Inseln auftauchten. Als man sich am 15. denselben näherte, kamen zwei Kanus an das Schiff, doch vermochten die Insassen sich nicht verständlich zu machen. Darauf wurde ein Boot gestrichen, das nach dem Strande fuhr und zwar nach einer Stelle, wo zwei Männer sassen. Als diesen Messer und andere Kleinigkeiten zugeworfen wurden, kamen auch andere Eingeborene aus dem Busch und machten Freundschaftsbezeugungen. Am folgenden Tage kamen im Laufe des Nachmittags mehrere Kanus an das Schiff mit Früchten, die gekauft wurden. DAMPIER erfuhr hier, dass die Insel Sabuda [3]) heisse, deren Lage er zu 2° 43′ S. und 486 miles E. von Babáu auf Timor bestimmte [4]). Als Landesprodukte werden genannt Pisang, Papaja, Ananas, Apfelsinen, Kokosnüsse und Knollengewächse. Als Nahrungsmittel dienten vor allem die aus Sagomehl bereiteten Kuchen. Es gelang ferner 3—4 Muskatnüsse, die noch in der Schale sassen, zu erwerben. Sie schienen von den Einwohnern sehr geschätzt zu werden und wollte man die Herkunft derselben nicht verraten. Ausser dem schlichtes, langes Haar tragenden Teil der Bevölkerung, fand DAMPIER noch „New Guinea Negroes", von denen viele Sklavendienste leisteten. Die Bewohner gingen mit ihren langen Booten nach Neu-Guinea, von wo sie die Sklaven, Papageien etc. holten und auf der Insel Goram wieder in Baumwollenzeuge umsetzten. Sie waren mit Pfeilen und Bogen, breiten Schwertern „gleich denen von Mindanao" — also von Tambuku (Ost-Celebes) stam-

---

1) A Voyage to New-Holland etc. p. 179 f.

2) Die erste und einzige Aufnahme dieser Buchten wurde von GIUSEPPE DE LENNA 1870 ausgeführt. (GUIDO CORA. Piano originale delle baie Alexandra e Fresh Water. Cosmos di Guido Cora. I. Torino 1873. Tav. XII).

3) QUOY und GAIMARD schreiben P. Sabuti und halten unverständlicher Weise dieselbe identisch mit der Insel Savu (Voyage autour du Monde sur les corvettes l'Uranie et la Physicienne. Zoologie. Paris 1824, p. 6).

4) Der Abstand beträgt in Wirklichkeit ca. 1190 km. (641 miles) und ihre Lage überhaupt 2° 38′ S., 131° 34′ E.

mend — bewaffnet. Ihre Lanzen waren mit Knochenspitzen versehen. Hinsichtlich ihrer Religion vermochte DAMPIER nichts zu sagen, doch glaubte er nicht sie zu den Mohammedanern rechnen zu können, da die Leute ohne Zögern Branntwein aus demselben Glase mit der Mannschaft tranken. Aus dem Vorstehenden ersieht man, dass die Angabe, die Engländer seien bei der Landung mit Gewalt abgewiesen worden, eine nicht unzutreffend ist [1]).

Am 20. Januar wurden die Anker gelichtet und in nördlicher Richtung weiter gesegelt, doch musste der Kurs bereits des Abends geändert werden, da das Schiff in die Nähe von Untiefen geriet. Nach mehrtägigem Kreuzen, die das Schiff bis in die Nähe von Ceram brachte, gelang es endlich die Südwestküste von Salawati, welche Insel als solche gar nicht erkannt wurde [2]), zu erreichen. Längs ihr segelnd wurde alsdann die Sagewin-Strasse und am 4. Februar die Westspitze von Batantá, die DAMPIER irrigerweise Kap Mabo nennt, passirt [3]). Das kleine, vor derselben liegende Visscher-Eiland wurde bemerkt. Darauf wurde in die Gaman-[Dampier-]Strasse eingelaufen und kam der „Roebuck" am 5. Februar in die Nähe einer Insel, wo geankert wurde. Der vielen gefundenen Muscheln wegen wurde sie Cockle Island (Read Cockle Island auf der Karte) genannt. Es ist dies die östlichste der Fam-Inseln [Jèf Fam]. Nachmittags ging es in ESE. weiter, doch befand man sich am folgenden Morgen erst 4—5 leagues vom letzten Ankerplatz entfernt. Vormittags 11 Uhr wurde in 42 Faden geankert. Zwei leagues entfernt, befand sich eine kleine, bewaldete Insel nach welcher DAMPIER sich im Laufe des Nachmittags begab und wo er die grösste Anzahl Tauben vorfand, die er jemals in seinem Leben gesehen. Es wurden im Laufe dieses, sowie des folgenden Tages 32 dieser Vögel, nebst vielen Muscheln erbeutet. DAMPIER gab der Insel den Namen „Pidgeon Island", womit das WNW. von Jèf Njé [King Williams Island] [4]) liegende Kalaúsi gemeint ist. Das „Pigeon Island" der heutigen Karten ist aber eine der Wai-Inseln und befindet sich südlich von Jèf Njé.

Am 7. nachmittags um 4 Uhr tat sich ein schwacher Westwind auf, worauf nach dreistündiger Fahrt in 42 Faden unweit „King Williams Island" geankert wurde, „where I

1) R. DE KLERK, J. E. VAN MIJLENDONK en W. A. ALTING. Rapport over 's Compagnies regt op de Groote Oost [23. Novbr 1761]. Verhandel. Batav. Genootsch. K. en W. XXXIII. N°. 3. Batavia 1868, p. 59.

A. HAGA schreibt (Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 152) die dahin zielende Bemerkung kritiklos nach. Das Gleiche ist der Fall mit dem Namen Nusa Fudi, den die Insel auch tragen soll. In Wirklichkeit muss es Nusa Fugi heissen.

2) PAUL VERBEEK (Williams Dampiers Leben und Werke. Deutsche Geographische Blätter. XXIII. Bremen 1900, p. 35) behauptet, Dampier sei durch die Galewo-Strasse gefahren. Wie auch aus anderen Mitteilungen hervorgeht, muss er dessen Werke doch nur sehr flüchtig gelesen haben. Ein Blick auf die Karte hätte bereits die Überzeugung verschaffen können, dass Dampier von dem Bestehen dieser Meerenge nicht einmal eine Ahnung hatte.

3) DAMPIER befindet sich im Irrtum, wenn er sich hierbei auf die holländischen Karten beruft. Diese bezeichneten mit dem Kap Maba (bezw. Mabo) das Ostkap von Halmahera (siehe Fig. 17 und 23), wie denn Maba wirklich auf dieser Insel liegt. Derartige Spuren von Dampier's Fahrt findet man heutigentags noch auf allen Seekarten, sogar auf der neuesten niederländischen (Moluksche Archipel. Noordblad 1 : 1.000.000. 1901. 's Gravenhage 1902, N°. 145) findet sich ein „Tandjong Mabo" an der Westspitze von Batantá. Auf der von ISAAK TIRION 1753 veröffentlichten Karte der „Papoasche Eilanden" (s. pag. 145, Fig. 28) heisst dieses Kap Monkaite. Auf der „New Chart of the Straits to the Westward of New Guinea...." (The East India Pilot. II. London 1804, N°. 124), findet man ausser „Mabo" und „Mankayte" noch die Bezeichnung „Manapeton." Es ist mir trotz wiederholt eingezogener Erkundigungen nicht geglückt den wahren Namen in Erfahrung zu bringen.

Als Bezeichnung für das echte Kap „Maba", die Patani-Spitze, findet man bei JAMES HORSBURGH (India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 548) „Jabo, Tabo or Patany Point." Auch die modernen Seekarten führen das lediglich einer Verstümmelung seinen Ursprung verdankende „Tabo."

4) Auch Mios Mansār oder Mansúār genannt.

went ashore the next Morning, drank his Majesty's Health, and honour'd it with his Name" [1]). Darauf wurde mittags die Fahrt fortgesetzt, die infolge widriger Winde nur geringe Fortschritte machte. Am 10. lag der „Roebuck" vor einer „ziemlich tiefen Bai von Neu-Guinea", wobei das östlichste Land von Neu-Guinea in E. z. S. 12 leagues, Kap Mabo aber in WSW $^1/_2$ S. 7 leagues entfernt lag [2]). Es will dies besagen, dass das Schiff sich vor dem Nordeingang der Sélé-[Galewo-]Strasse befand. Am Abend lag King William's Island 15—16 leagues entfernt im Westen und an dieser Stelle wurde eine Öffnung im Lande bemerkt, wo ein guter Hafen sich zu befinden schien. Hiermit dürfte die Doré Hum-Bai an der Nordküste von Neu-Guinea gemeint sein, die in der Tat 100 km. von der Ostspitze von Jèf Njé entfernt liegt.

Nachdem an verschiedenen Stellen der Küste gelandet worden war, um den Holzvorrat zu ergänzen, tat sich am 12. Februar ein schwacher Wind aus NE. z. N. auf, der alsbald nach NW. umsprang und ein Weitersegeln in nordöstlicher Richtung gestattete. Am 13. wurde das

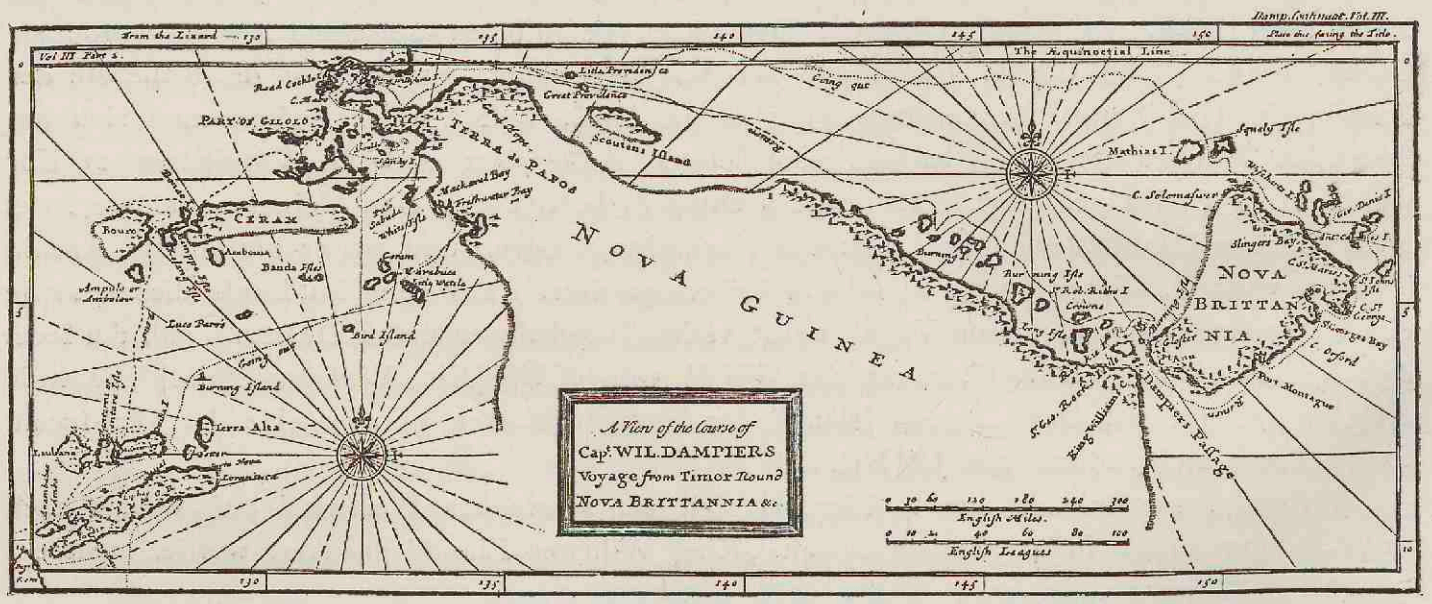



Fig. 26.

Kap der Guten Hoffnung passirt. Zwei Tage später trat nach Mitternacht ein heftiger Nordweststurm ein, der später in einen solchem aus WSW. überging, infolge dessen das Schiff beinahe an einer unweit der Schouten-Inseln liegenden kleinen Insel gescheitert wäre. DAMPIER gab ihr daher den Namen Providence (auf der Karte — Fig. 26 — Little Providence) [3]). Es ist damit das Eiland Ajawi [Mios Kairu] gemeint. Am 16. wurde die Linie geschnitten, nach wenigen Tagen befand sich das Schiff im Süden derselben. Der bis unter ca. 146° E. eingehaltene Kurs wurde in einen südöstlichen verändert, worauf am Morgen des 25. Februar eine Insel in Sicht kam, die bei einer Länge von 9—10 leagues, bewaldet und gebirgig erschien. Zu Ehren des Kalenderheiligen erhielt sie den Namen Matthias. Am folgenden Morgen kam eine östlich davon liegende, ebene und niedrige Insel in Sicht, deren SW-Ende DAMPIER sich in

---

1) l. c. pag. 192.

2) Diese Angabe beruht auf einem Irrtum, da das „Kap Mabo" nicht mehr gesehen werden konnte. Dabei ist noch zu beachten, dass Dampier auch die Inselnatur von Batantá nicht erkannte.

3) Im Gegensatz zu Great Providence, womit Aifondi [Mios Korwar] gemeint ist.

der Mittagsstunde genähert hatte, als sich ein Sturm erhob. Sie wurde aus diesem Grunde Squally Island genannt [1]). Da das Schiff an einer kleinen niedrigen Insel, die nahe der soeben genannten lag und mit derselben auch durch Riffe verbunden war, nicht zu ankern vermochte, so wurde die Fahrt fortgesetzt. Als im Laufe des Nachmittags das Wetter sich aufgeklärt hatte, kam das Kap Salomon Sweers in Sicht, das DAMPIER, der in einem beständigen Kampfe mit der Orthographie lag, in Solomasweer verstümmelte. Alsdann wurde in SSE. weiter gesegelt, worauf am Morgen des 27. Februar das Schiff an vielen kleinen Inseln vorbeifuhr. Es sind dies die zwischen Neu-Hannover und Neu-Mecklenburg [Neu-Irland] befindlichen Eilande. Der 28. brachte heftige, von Regen begleitete Winde. Des Morgens wird an Backbordseite eine hohe Insel bemerkt, das Visscher-Eiland von TASMAN, welches DAMPIER in Wishart [2]) umgestaltet. An dem vermeintlichen Festlande von Neu-Guinea wurde Rauch bemerkt, weshalb darauf zugesteuert wurde. Bei der Annäherung an die Küste tauchte zunächst ein Kanu auf, darauf 2—3 weitere, bis allmählich die Zahl derselben auf 46 anschwoll. Die Insassen machten Zeichen, durch welche zum Besuch des Strandes eingeladen wurde.

Nachdem das Wetter sich aufgeklärt hatte, machte DAMPIER den Versuch in die Bai einzulaufen, wurde aber abgetrieben. Die Eingeborenen hielten sich dabei stets in der Nähe des Schiffes, wagten aber nicht heranzukommen, selbst nicht, als ihnen Perlen, Messer und Gläser gezeigt wurden. Eine ihnen zugeworfene Flasche wurde nebst einem Messer gern in Empfang genommen. Um 5 Uhr des Nachmittags war der Eingang zur Bai erreicht worden, wo aber kein Grund gelotet werden konnte. Da ein Wetter heraufzuziehen begann und keine Sicherheit gegeben war in der Bai selbst Ankergrund zu finden, erachtete es DAMPIER für ratsamer wieder das offene Meer aufzusuchen, umsomehr als, ausser den in den Prauen befindlichen 200 Mann, noch 300—400 Eingeborene am Ufer den Bewegungen des „Rocbuck" folgten. Die Weiterfahrt desselben ward für die Insassen der Boote das Signal, um das Schiff mit Steinen, die aus Schleudern geworfen wurden, zu bombardiren. Erst ein scharfer Kanonenschuss, der mehrere Opfer heischte, machte diesem Treiben ein Ende. Durch den Namen Slinger Bay wurde dieses Ereignis verewigt [3]).

Am 1. März wurde an einer Insel vorbeigesegelt, an deren Ufer viele Feuer, sowie auch viele Menschen gewahrt wurden. Es war dies die Gardenijs-Insel, die DAMPIER als Garret Dennis Isle (auf der Karte Ger. Denis-I.) bezeichnet. Zwei oder drei vom Lande abstossende Kanus vermochten das schnell segelnde Schiff nicht zu erreichen. Etwa 3 leagues im Norden von der SE-Spitze wurde eine grosse und tiefe Bai — der heutige Luisen-Hafen — bemerkt. NNE. davon lagen zwei Inseln, von denen die eine nur klein und bewaldet [4]),

---

1) Die Insel ist, wie alle, zu gross gezeichnet, dabei aber auch ihre Lage nicht richtig angegeben, was zu einer Quelle von Irrtümern geworden ist. CURT DANNEIL hat zuerst nachgewiesen, dass damit die südöstlich von St. Matthias liegende Insel, die auf den modernen Seekarten unter dem Namen Kerué figurirt, gemeint war. (Zwei wenig bekannte Inseln östlich von St. Matthias. Petermanns Mittlg. XLVIII. 1902, p. 281). R. PARKINSON war der Erste, der diese Sturm-Insel im April 1905 betrat. Er ermittelte, dass der einheimische Name Emirau lautet, während die an der Westseite liegende, von Dampier ebenfalls bereits gesichtete Insel Ealusau heisst. (St. Matthias und die Inseln Kerué und Tench. LXXXVIII. Globus 1905, p. 71).

2) Zu Ehren von Sir James Wishart, Kapitän in der britischen Marine und Zeitgenosse von Dampier.

3) Sie dürfte mit der Bol-Bucht identisch sein, wenigstens nach der Karte von H. SCHNEE zu urteilen. (Mittheilungen von Forschungsreisenden aus den deutschen Schutzgebieten. XIV. Berlin 1901, Karte 8).

4) Sant Bruno von FRIEDR. ROHLFS 1880. (Annalen der Hydrographie. IX. Berlin 1881, p. 110).

die andere aber 1 league lang, und obwohl unbewohnt, mit Kokospalmen bedeckt war [1]). Infolge von Windstössen war es unmöglich in die erwähnte Bai einzulaufen, auch der Versuch bei der kleinen Insel vor Anker zu gehen, missglückte. Darauf wurde nach der Gardenijs-Insel zurückgekehrt und man war am Morgen des 2. März derselben bis auf 1 league nahe gekommen, als das eintretende stürmische Wetter zur Weiterfahrt zwang. Die Mitte der Insel wurde zu 3° 10′ bestimmt und ihr Umfang auf 14—15 leagues geschätzt. DAMPIER schildert sie als hoch und gebirgig und die sandigen Ufer der zahlreichen Einbuchtungen mit Kokospalmen besetzt. Die Eingeborenen des stark bevölkerten Eilandes waren schwarz, mit kurzem, krausem Haar versehen, das rot, weiss und gelb gefärbt war. Ihre Waffen bestanden in Lanzen, Schwertern und Schleudern, ausserdem wurden noch Bogen und Pfeile angetroffen [2]).

Am nächsten Tage gelangte DAMPIER in die Nähe einer hohen, unter 3° 25′ S. liegenden Insel, die als Anthony Caens-Eiland erkannt wurde [3]). Als das Schiff sich des Morgens der Insel im Norden näherte, kamen einige Kanus heran, deren Insassen winkten und zum Besuche ihres Landes einluden. Drei Mann begaben sich auch an Bord, wo ihnen einige Geschenke zuteil wurden. Da kein Ankergrund gefunden wurde, musste die Fahrt fortgesetzt werden. Auch von den kleinen niedrigen, im Nordosten liegenden Inseln kamen einige Eingeborene herangerudert, doch konnte deren Verlangen, ihr Heimatland zu betreten, ebensowenig Folge geleistet werden. Bei dem Weitersegeln wurde hierauf St. Jan-Eiland an der Westseite passirt. Der Umfang der gut bewaldeten und mit zahlreichen Anpflanzungen bedeckten Insel wurde auf 9—10 leagues geschätzt. Auch von dieser aus näherten sich Eingeborene in ihren Kanus dem „Roebuck", doch getraute sich keiner von ihnen an Bord zu kommen.

Nunmehr wurde die Fahrt längs der Ostküste des vermeintlichen Festlandes von Neu-Guinea [4]) fortgesetzt. Am 8. März wurde in 4—5 leagues Entfernung Rauch auf ihm bemerkt und alsbald näherten sich 6—7 Kanus, in welchen sich meistens nur ein Mann befand, dem Schiffe. Die Insassen glichen den Einwohnern von Anthony Caens-Eiland und redeten auch dieselbe Sprache. In der Frühe des 9. langte ein grosser, schwarzer Kerl an, der allein in seinem Boote sass, dessen Sprache eine andere zu sein schien. Trotz aller Freundschaftsbeteuerungen seinerseits, war er nicht zu bewegen an Bord zukommen. Während der Nachmittagsstunden kam das Schiff dem Lande näher und wurde nördlich von ihm, 1 mile davon entfernt, eine kleine, ziemlich hohe Insel gewahrt [5]). Darauf gelangte DAMPIER unter 5° 5′ S. an die Südspitze des Landes [Neu-Mecklenburg] und gab ihr den Namen Cape St. George, der benachbarten Insel den Namen St. George Island [6]), während die Bucht,

---

1) San Antonio von FRANCISCO ANTONIO MAURELLE 1781.

2) J. A. VON KRUSENSTERN hat diese und die vorerwähnten Inseln unter dem Namen Dampier-Inseln zusammengefasst und irrtümlicher Weise als eine besondere, westlich von Gardenijs gelegene Gruppe auf seiner Karte von Neu-Irland eingetragen. (Atlas de l'Océan Pacifique. St. Pétersbourg 1824, N°. 6b., Recueil de Mémoires ... St. Pétersbourg 1824, p. 147).

3) Im Text (p. 204) in Anthony Cave's Island, auf der Karte in Anthony Cane's Island verstümmelt.

4) In Wirklichkeit Neu-Mecklenburg [Neu-Irland].

5) Es ist dies die Blosseville-Insel, die aber mit der gleichnamigen, nördlich von Neu-Guinea liegenden, nicht zu verwechseln ist.

6) Die Tro-Insel der heutigen Karten.

in welche eingefahren wurde, St. George Bay (der heutige St. Georg-Kanal) genannt wurde. Am folgenden Morgen gewahrte man auf dem Festlande einen Vulkan, der grosse Mengen von Rauch ausstiess [1]). Am 11. wurde das unter 5° 24′ S. liegende SW-Kap der vermeintlichen Bai passirt und Kap Orford [2]) genannt, worauf längs der Südwestküste weiter gesegelt wurde.

Am 14. gewahrte man eine schöne, tiefe Bucht, in welche eingelaufen wurde. DAMPIER nannte sie zu Ehren eines Gönners Montague-Bai. An derselben wurden Kokospalmen und Anpflanzungen, sowie viele Hütten bemerkt. Alsbald näherten sich dem „Roebuck", aus verschiedenen Richtungen kommend, mehrere zum Teil sehr grosse Boote, von denen eines nicht weniger als 40 Mann enthielt. In der Meinung, dass die Eingeborenen feindliche Absichten hegten, wurden dieselben durch Kanonenschüsse verscheucht. Das Nachmittags fuhr ein Boot an Land, um womöglich Wasser und Brennholz einzunehmen. Als es sich dem Strande näherte, liefen Eingeborene ihm entgegen, um Kokosnüsse als Geschenk anzubieten. Nach der Rückkehr wurde ein grösseres Boot abgesandt, das zugleich mit Tauschwaren versehen wurde, um zu versuchen in den Besitz von Schweinen, Bataten und anderen Lebensmitteln zu gelangen. Obwohl nun den Bewohnern die Äxte und Beile sehr in die Augen stachen, weigerten sie sich etwas anderes, wie Kokosnüsse zu verabfolgen. Nachdem am 18. sämtliche Wasserfässer frisch gefüllt worden waren, wurden am nächsten Tage beide Boote abermals an das Ufer geschickt und damit den Mannschaften Gelegenheit zum Fällen von Holz und zum Fischen zu geben. 30 bis 40 Männer und Weiber, die anfänglich etwas furchtsamer Natur waren, wurden später etwas zutraulicher. Als die Boote während der Nachmittagsstunden nochmals nach dem Strande zurückkehrten, waren die Kokosnüsse von den Bäumen verschwunden, während die Schweine weggetrieben worden waren. Als DAMPIER sich persönlich am 19. an Land begab, fand er die drei von ihm besuchten Dörfer verlassen. Er gestattete den Offizieren sich mit einigen Matrosen nach einem benachbarten zu begeben, um dort auf Schweine zu fahnden. In der Tat wurden eine Menge der so heiss begehrten Rüsseltiere gefunden von denen, da die Eingeborenen sich auf einen Austausch gegen Waren nicht einlassen wollten, neun Stück erschossen und als Jagdbeute an Bord gebracht wurden; im Laufe des Abends kamen noch 8 weitere dazu. Als Entgelt wurden am Strande Äxte, Beile, Flaschen, Messer u. s. w. niedergelegt.

Nachdem am 22. März die Weiterfahrt längs der Küste angetreten worden war, bemerkte man am Abend des 24. in NW. z. W. ein grosses Feuer, begleitet von einer Rauchsäule, die während einer Dauer von 3—4 Minuten sehr hoch erschien, darauf aber fast verschwand, um alsdann aufs neue emporzusteigen. Am nächsten Morgen zeigte es sich, dass man Zeuge eines Vulkanausbruches gewesen war und nun wurde auf diese „Burning Isle", die jetzige Ritter-Insel, zugesteuert [3]).

DAMPIER erkannte klar, dass er eine wichtige Entdeckung gemacht hatte, indem er durch diese Fahrt nach NW. den Nachweis geliefert hatte, dass das bisher als östlicher

---

1) Est ist bisher nicht gelungen in dieser Gegend, der Küste der heutigen Henry Reid-Bai (Neu-Pommern), einen Vulkan nachzuweisen.

2) Magigi der Eingeborenen, nämlich Kap Orford Südspitze.

3) JOHN HAWKESWORTH hat auf der von ihm veröffentlichten Karte irrigerweise die Insel Tupinier als „Volcano" bezeichnet (An Account of the Voyages undertaken by the Order of this Present Majesty. I. London 1773, p. 595); ebenso A. DALRYMPLE. A Collection of Charts, Plans of Parts &c. in the Indian Navigation. Class XVII. N°. 47.

Teil von Neu-Guinea angesehene Land eine Insel darstellte, der er den Namen „Nova Britannia" (jetzt Neu-Pommern) gab. Das an der wirklichen Ostspitze von Neu-Guinea befindliche Vorgebirge nannte er zu Ehren seines Königs „King Williams Cape", das diesem auf Neu-Britannien gegenüberliegende „Cape Anne", das NW-Kap „Cape Glocester" [Gloucester] mit dem darüber liegenden „Mount Glocester" [Below-Berg]. Die neu entdeckte Durchfahrt verewigte DAMPIER dagegen mit seinem eigenen Namen.

Während des Abends des 25. März hatte das Schiff sich der brennenden Insel bis auf 3 leagues genähert, und nun wurde während der ganzen Nacht die Eruption unter Feuer- und Raucherscheinungen beobachtet. Jeder Einzelausbruch war von einem donnerähnlichen Getöse begleitet. Die Pausen betrugen durchschnittlich $^1/_2$ Minute. Ein Mal wurde eine 20—30 yards hohe Flamme bemerkt, der ein bis zum Fusse des Berges sich ergiessender Lavastrom folgte. Auch am nächsten Tage, sowie während der sich daran anschliessenden Nacht, wurde noch heftiger Rauch beobachtet. Der »Roebuck" war längs des Nordrandes der Insel gefahren, an dessen Strande einige Menschen erblickt wurden. Auch Kokospalmen wurden gesehen, während heutigentags die Ritter-Insel unbewohnt ist.

Der im Süden liegenden, grossen Insel Umboi gab DAMPIER den Namen Sir George Rook's Island. Nordwestlich davon lag ein kleines, felsiges Eiland, „Rockie Isle", jetzt Hein genannt, auf der ein Boot vergeblich, der Felsen, sowie der Brandung wegen, eine Landung zu erzwingen versuchte.

Am Vormittage des 31. lief das Schiff zwischen zwei Inseln hindurch, von denen die südliche, ihrer Länge wegen, „Long Island", die nördliche, der ausgezackten Ränder des Gebirges wegen, „Crown Isle" genannt wurde. Als man in der Nähe der letzteren vorbeifuhr, stiess ein Kanu vom Ufer ab, kehrte aber bald wieder um.

Während der Nachmittagsstunden des 1. April tauchte im NW. eine Insel auf, die den Namen „Sir Robert Rich's Island" erhielt. Die einheimischen Namen sind G'bagebag, Bagabag oder Wagwag. Nachdem sie im N. umsegelt worden war, tauchte am Morgen des 2. April eine andere Insel auf, deren hohem Pik Rauch zu entsteigen schien. Als „Burning isle" auf der Karte bezeichnet, hat sie später den Namen Dampier-Insel erhalten. [1]) Ihr wirklicher Name ist Krakar. Auch als man am nächsten Morgen längs der Nordseite fuhr, wurde Rauch bemerkt, doch musste der Krater sich an dem Südabhange befinden. Darauf wurde noch eine andere vulkanische Insel bemerkt, die auf einmal eine grosse Rauchmenge aussandte, welche aber bald wieder verschwand. Es muss dies nach Dampier's Karte die Blosseville-Insel sein. [2])

Bei ziemlich kräftiger, westlicher Strömung, die 1 mile in der Stunde zurückzulegen gestattete, kam das Schiff rasch vorwärts. Am 14. wurden die Schouten-Inseln passirt und zwischen Ajawi und Aifondi hindurchgesegelt. Am 17. sah DAMPIER unweit der Nordküste auf der Nordwesthalbinsel einen hohen Berg, der grosse Quantitäten Rauch ausstiess, der auf

---

1) J. A. VON KRUSENSTERN hatte die Vulkan-Insel nebst den umliegenden Inseln unter dem Namen Dampier-Inseln zusammengefasst und dabei zugleich Krakar und Manám nicht auseinander zu halten vermocht. (Atlas de l'Océan Pacifique. St. Petersbourg 1824. N°. 2).

2) K. L. HAMMER (Die geographische Verbreitung der vulkanischen Gebilde und Erscheinungen auf dem Bismarck-Archipel und auf den Salomonen. Inaug. Diss. Giessen. 1907, p. 6) irrt, wenn er meint, dass sie der Lage nach der Deblois-Insel entspreche.

der Hinfahrt nicht bemerkt worden war und überhaupt seither niemals wieder. [1]) Im Laufe des Nachmittags kam Jèf Njé [King Williams Island], das am 8. Februar verlassen worden war, wieder in Sicht. Während der Nacht konnte die Gaman-[Dampier-]Strasse ungefährdet durchsegelt werden und das Schiff befand sich am folgenden Morgen im Westen der Insel.

Am Abend des 18. April wurde an Kap Mabo vorbeigesegelt, worauf die Weiterfahrt nach der Nordwestecke von Ceram erfolgte. Nachdem noch an der Nordküste von Buru gekreuzt werden musste, wurde mit der Fahrt durch die Manipa-Strasse ein südlicher Kurs eingeschlagen, darauf Timor aufs neue berührt und alsdann nach Batavia gesegelt.

Diese Reede wurde am 17. Oktober verlassen. Am 21. Februar 1701 bekam der „Rocbuck" in der Nähe von Ascension im Atlantischen Ozean ein Leck, das nicht zu stopfen war, doch konnte die gesamte Mannschaft gerettet werden. Der 3. April brachte endlich die Erlösung, indem 4 englische Schiffe vor Anker gingen. Am 8. April trat DAMPIER an Bord der „Anglesey" die Weiterfahrt an, ging einen Monat später auf die „Canterbury" über, um auf dem kürzesten Wege die Heimat wieder zu erreichen.

**Jan van Benthem** und **Frans Ernst** 1702—1703.

Am 16. April 1701 hatte der Verwaltungsrat der Ost-Indischen Kompanie die Regierung in Batavia beauftragt Erkundigungen darüber einzuziehen, ob etwa auf den den Molukken benachbarten Inseln Gewürznelken angetroffen würden, die auf dem Wege des Schmuggels in den Besitz europäischer Fahrzeuge gelangen könnten. Der darauf hin von seiten des Gouverneurs von Ternate erstattete Bericht glaubte zwar die geäusserten Besorgnisse als auf leeren Gerüchten beruhend, bezeichnen zu können, erachtete es dennoch für wünschenswert auf Patani, Maba und Gébé, nebst den umliegenden Inseln, Nachforschungen anstellen zu lassen. Während die in diesem Sinne tätigen Fahrten erst 1703 ihren Anfang nahmen, hatte der von dem Schriftwechsel in Kenntnis gesetzte Gouverneur von Banda bereits im Jahre 1702 dem Buchalter JAN VAN BENTHEM und dem Sergeant FRANS ERNST den Befehl erteilt in Gewässern der Umgebung der Inseln Misol, Vos [Daram-Inseln), Boo, Sergila, ferner an den Küsten von Maba und Weda, im „Kanal zwischen Halmahera und Neu-Guinea" und daran anschliessend in „der grossen Bucht von Neu-Guinea" zu kreuzen und Umschau zu halten.

Die Fahrt wurde am 13. April 1702 von Banda aus auf den zu diesem Zwecke ausgerüsteten Schiffen „Leeuwerik" und „Hobois" angetreten. [2]) Zunächst wurde Kurs nach Ceram gesetzt und von hier aus, von der Küste bei den „Weissen Bergen", die Weiterfahrt nach Misol angetreten, wo zwei Tage später zwischen den diese Insel umringenden Inseln geankert wurde. Nachdem man mit Mühe diesem Labyrinth von Felsenklippen entronnen war, fand eine Begegnung mit dem in diesen Gewässern ebenfalls kreuzenden Schiff „Wayer", unter der Führung von WESSEL THEWALT, statt. Infolge einer von dieser Seite erhaltenen Warnung vor den Eingeborenen, wurde nach dem Dorfe Rumasol [3]) auf Misol gesegelt, wo die

---

1) l.c. pag. 225. Bis zum heutigen Tage ist in diesem Teile von Neu-Guinea kein vulkanisches Gestein aufgefunden worden.

2) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. d. T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 212—217.

3) Rumasol ist gleichbedeutend mit Misol, eine Bezeichnung die noch heute bei den Bewohnern der Südküste des Mac Cluer-Golfs gebräuchlich ist. (F. S. A. DE CLERCQ. De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Ned. Aardr. Genootsch. (2) X. 1893, p. 184). In diesem Falle wird der frühere Hauptort Lilinta gemeint sein.

Ankunft am 27. April erfolgte. Nach Einnahme von Wasser und Brennholz fand die Weiterfahrt am 3. Mai statt, worauf die Schiffe noch an demselben Tage bei der Insel Mustika, [1]) östlich von Misol gelegen, vor Anker gehen konnten. Kurz darauf gelangte man an die „Seljuns-Inseln", an anderer Stelle auch „Sitjun" genannt, [2]) welche nördlich von Misol liegen, und am 8. Mai wurden die umliegenden Inseln abgesucht, die aber öde und unbewohnt waren. Im Begriff am folgenden Tage an Land zu gehen, wurde die Mannschaft von den Eingeborenen mit Pfeilen begrüsst. Am 12. wurde die Fahrt fortgesetzt und während einiger Tage längs der Küste gesegelt, wobei sich „herausstellte", dass die Seljuns-Inseln an der Küste von Neu-Guinea lagen und man sich in der Meinung längs der Küste von Weda (Süd-Halmahera) zu fahren, „getäuscht" habe. Die nächsten 5 Tage wurden darauf verwendet „die ganze Bucht von Neu-Guinea" zu durchkreuzen, ohne auf fremde Schiffe zu stossen. Nachdem bei einem steilen, felsigen Eiland am 23. Mai geankert worden war, segelte man weiter, worauf aufs neue Inseln auftauchten. Als nun bei der Begegnung mit einer Prau nach dem Namen derselben gefragt wurde, lautete die Antwort: „Pappang", womit Popa gemeint war. Das Land hier wird als wild und ungastlich geschildert, dagegen wurde eine schöne, grosse Bai entdeckt, in der viele Schiffe, gegen Winde geschützt, ankern könnten. Hierauf segelte man nach „der anderen Seite" dieser Inseln [3]).

Am 3. Juni wurde nach der Küste von Weda Kurs gesetzt. Höchst erstaunt war man aber, als 4—5 grosse und hohe Inseln auftauchten. Beim Weitersegeln wurde am 7. Juni eine der Boo-Inseln erreicht, die durchsucht wurde. Alsdann ging es weiter, wobei eine Menge von Inseln in Sicht kamen, unter denen sich eine sehr grosse befand. Von einem von Ternate kommenden Schiffe wurde in Erfahrung gebracht, dass man sich weder bei Boo, noch bei Weda befinde, sondern an der Küste von Obi. Am 15. Juni wurde weiter gesegelt, um aufs neue nach den Boo-Inseln zu gelangen, die denn auch innerhalb einer Woche erreicht wurden. Auf ihre Durchsuchung wurden 3 Tage verwendet. Endlich gelangten die Schiffe wirklich nach Weda und zwar nach dem Dorfe Mahol, von wo aus am 28. die Weiterfahrt nach Maba erfolgte. Da die starken SE-Winde eine Landung an dieser Küste [4]) unmöglich machten, wurde der Beschluss gefasst nach Banda zurückzukehren und auf der Fahrt dorthin noch einige Inseln zu besuchen.

Man vernimmt, dass innerhalb eines Monats die Inseln „Beeuw" [Boo] und ferner das Dorf „Rumasol" besucht wurden. Darauf tauchen die Schiffe, nach einem Kreuzen längs der Küste von Neu-Guinea, aufs neue vor Ati-Ati Onin auf, von wo aus auch Rumbati besucht wurde. Hier was es, wo der Steuermann des „Leeuwerik", SAMUEL KOK, drei Eingeborene binden und 24 Stunden lang in Haft behalten liess. Am 4. August wurde die Rückfahrt angetreten, worauf beide Schiffe am 17. wieder auf der Reede von Banda eintrafen.

Man findet in den Annalen selten eine durch so hochgradige Direktionslosigkeit ausgezeichnete Fahrt, und noch unbegreiflicher erscheint es, wie man dieselben Leute mit dem gleichen Auftrage im folgenden Jahre nochmals aussenden konnte [5]), und zwar

1) Nach H. VON ROSENBERG. (Verhaal eener reis naar de eilanden Misool, Salawatie, Batanta en Waigeoe. Nat. Tijdschr. Ned. Ind. XXIV. 1862, p. 370) ist es eine Gruppe von 5 Inseln, die diesen Namen trägt.

2) Der wirkliche Name ist Tatjun.

3) Wie aus dem Folgenden hervorgeht, ist damit wohl die Bucht, an der Ati-Ati Onin liegt, gemeint.

4) Gemeint ist hier die Südküste der Südost-Halbinsel von Halmahera.

5) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 107, 108.

geschah dies im Anfange desselben mit den Schiffen „Leeuwerik" und „Commer" [1]).

In den ersten Tagen des März wurde die Westküste von Neu-Guinea besucht. Vor Rumbati liegend, trieb der bereits genannte Steuermann SAMUEL KOK Privatgeschäfte, indem er Sklaven aufkaufte. Aus Rache für die im vorigen Jahre angetane Schmach wurde er bei dieser Gelegenheit ermordet. Auch ein Korporal und ein Soldat fielen diesem Überfall zum Opfer, während andere mit Verwundungen davonkamen. Die Schiffe suchten mit Verlust von zwei Ankern das Weite, während man einen Steuermann und einige andere Leute, die sich gerade am Lande befanden, einfach ihrem Schicksal überliess.

Dieser Vorfall schlug dem Fass den Boden aus. Nach Banda zurückgekehrt, wurden JAN VAN BENTHEM und FRANS ERNST zur Deportation verurteilt und der ferneren Bekleidung eines Amtes für unwürdig erklärt. Ausserdem hatten jeder einer Busse von 100 Reichstalern zu entrichten. Der Gouverneur von Ternate sah sich ebenfalls bei dieser Gelegenheit veranlasst, den Schiffsführern das Handeltreiben auf das Strengste zu untersagen, da dieses doch nur zu Erpressungen führe.

**Coenraed Frederik Hofman** und **Johan Adolph van der Laan** 1703.

Der Gouverneur von Ternate entsandte am 4. Mai 1703 die Schiffe „Schaepherder" und „Kuyper", unter dem Befehl des Unterkaufmanns COENRAED FREDERIK HOFMAN mit dem Auftrage die etwa im Osten von Halmahera, sowie auf den umliegenden Inseln sich vorfindenden Nelkenbäume auszurotten [2]). Nachdem zunächst bei Tidore angelegt worden war, behufs Mitnahme eines Vertreters des dortigen Sultans, wurde die Fahrt nach dem an der Küste der Südost-Halbinsel von Halmahera gelegenen Patani fortgesetzt. Während HOFMAN in dem nördlich davon gelegenen Maba mit dem Vollzuge des ihm erteilten Auftrages beschäftigt war, wurde der „Kuyper" nebst einer Kora-Kora unter dem Befehl des Sergeant JOHAN ADOLPH VAN DER LAAN ausgesandt, um auf den Inseln Gébé, Fau, Ju, Gag, Waigëu, sowie „den Ländereien bei dem Dorf Wazajo [3]), an dem Kap am Festlande von Neu-Guinea" etwa sich vorfindende Gewürznelkenbäume umzuhauen. VAN DER LAAN kam aber nicht weiter als bis Gébé und Gag, wo das Gesuchte nicht gefunden wurde.

**Pieter Clein** und **Johan Adolf van der Laan** 1704.

Im Jahre 1704 wurde mit nicht weniger als vier Schiffen, nämlich „Tamboer", „Commer", „Crab" und „Makreel", eine Fahrt unter dem Befehl des Kapitäns PIETER CLEIN, dem der Sergeant JOHAN ADOLPH VAN DER LAAN beigegeben war, nach den papuanischen Gewässern unternommen [4]).

Die Abreise erfolgte von Ternate aus am 24. Juni. In südlicher Richtung segelnd, wurde zunächst auf der unter 1° 23′ S., 128° 54′ E. gelegenen Insel Pisang gelandet, die von Muskatnussbäumen strotzend gefunden wurde. Darauf ging es nach Misol, wo aber die Durchsuchung ein negatives Resultat ergab. Am 15. September segelten die Fahrzeuge weiter nach Salawati. Als man bald darauf von einer Tiefe von 13 Faden zu einer solchen von nur $6^1/_2$

1) An anderer Stelle auch „Komber" und „Comber" genannt.
2) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders, l. c. pag. 217—220.
3) Damit ist wohl Warsai gemeint.
4) P. A. LEUPE, l. c. pag. 220—223.

Faden gelangte, liess man die Anker fallen. Da das Land, der vielen kleinen Inseln wegen, nicht gut zu unterscheiden war, so wurde eines der Schiffe vorausgesandt, das am 18. des Abends wirklich den Hauptort Salawati erreichte [1]). Als man am folgenden Morgen sich an den Strand begab, wurde das Dorf verlassen gefunden, so dass man unverrichteter Sache wieder abziehen musste. Auf der Rückfahrt wurde an der Ecke des Landes ein kleines Dorf „Segith", womit Segèt gemeint ist [2]), bemerkt, dessen Bewohner sich aber auf die Flucht begaben, als einige Leute in einem Boote sich dem Strande näherten. Beim Weiterfahren begegnete man einer auf der Fahrt von Sorong [3]) nach Salawati begriffenen Prau, der ein Brief an den Radja van Salawati mitgegeben wurde.

Am 22. September wurden die übrigen Schiffe wieder angetroffen, die aber inzwischen sehr viel von Strom und Wind zu leiden gehabt und zum Teil sogar ihre Anker eingebüsst hatten. Auch hatte die Zahl der Kranken dermaassen zugenommen, dass der Dienst an Bord kaum noch hatte wahrgenommen werden können.

Zunächst wurde nunmehr versucht nach Misol zurückzukehren, in der Hoffnung hier unter dem Schutz des Landes zu kommen, was auch endlich glückte. Als am 28. nach Mitternacht der Wind wieder stärker wurde, segelten die Schiffe in SE. weiter, worauf noch an demselben Abend Pulu Pisang, nämlich Sabuda [4]), in Sicht kam. Hierauf wurde die Rückfahrt angetreten. Am 2. Oktober befand das Geschwader sich in der Patientie-Strasse und erreichte am 12. (?) [5]) wieder die Reede von Ternate.

**Jacob Weyland** 1705.

Die Veröffentlichung der Reisebeschreibung von DAMPIER gab, im Verein mit dem 1704 zu Batavia aufgetauchten Gerücht von einem neuen nach der Südsee unternommenen Zuge, der Indischen Regierung Veranlassung zu gleicher Zeit zwei Expeditionen auszurüsten, die eine nach Neu-Guinea und die andere nach Neu-Holland. In einem Schreiben vom 31. Januar 1705 wurde der XVII-Ausschuss in Holland von diesen Unternehmungen in Kenntnis gesetzt und darin u. A. bemerkt: „Kürzlich ist in unsere Hände eine neue Beschreibung des bekannten und berüchtigten DAMPIER gelangt, der darin, ebensowenig wie in früheren Schriften seine Sucht nach Neu-Guinea scheint verbergen zu können. Auch drückt er die Erwartung aus seiner Nation einige besondere Vorteile aus diesem Lande verschaffen zu können. Zwar spricht er nur ganz beiläufig davon und im Entferntesten nicht so eingehend, wie von anderen Gegenden, obwohl er wohl 4 Monate auf Neu-Guinea und dessen Umgebung verwendet hat" [6]).

---

1) Heutzutage ist Samaté, unweit der Nordostspitze der Insel, der Sitz des Radja von Salawati. Anfang des 17. Jahrhunderts lag der auf den Karten nur als „Salawati" angegebene Hauptort dort, wo die Karte von S. C. J. W. van MUSSCHENBROEK (Kaart van een gedeelte der Molukken. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) VII 1883) den Ort „Segèt pasir" eingetragen hat. H. A. BERNSTEIN erwähnt dagegen in seinem Tagebuch (l.c. pag. 92) an diesem Teil der Küste den Ort „Seleh" und teilt mit, dass das grösste Haus dem Radja von Salawati gehöre. P. A. LEUPE führt (l. c. pag. 269) diesen Ort ausdrücklich unter dem Namen Mara an, den man auch auf der Seekarte (Moluksche Archipel, Noordblad, 1 : 1.000.000. 's Gravenhage 1901. N°. 145) eingetragen findet.

2) Auch BERNSTEIN erwähnt (l. c. pag. 94) an der Südecke von Salawati ein Dorf Segèt, das aber nicht mit dem gleichnamigen Orte an der gegenüber liegenden Westküste von Neu-Guinea zu verwechseln ist.

3) Dieses Dorf liegt gegenwärtig auf der Insel Dom unweit der Nordwestspitze von Neu-Guinea.

4) Auch Nusa Fugi (2° 37′—2° 40′ S., 131° 34′—131° 37′ E.) genannt, auf der Dampier 1700 gelandet war.

5) LEUPE sagt (l. c. pag. 223), dass die Schiffe an dem darauf folgenden 2. Ternate erreichten, was aber keinen Sinn giebt. Augenscheinlich ist die davorstehende 1 ausgefallen und es muss 12. Oktober heissen.

6) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 188.

Einem tatkräftigen Auftreten war die Kompanie allerdings gänzlich abgeneigt, wie der Erlass vom 8. Januar zeigt. Es heisst darin, dass bei dem Antreffen von DAMPIER „auf den Inseln von Halmahera bis Ceram, bis zum Lande von Nova Guinea, item auf Onijn [Onin] und Massoij [Karas] derselbe kraft der geschlossenen Kontrakte" auf gütlichem Wege zur Abfahrt zu bewegen sei. Falls dieses nicht helfen sollte, sei schriftlicher Protest zu erlassen [1]).

In der vom 20. Januar datirten Instruktion wurde bestimmt, dass die Schiffe „Geelvink" [1]), „Kraanvogel" und „Nova Guinea" sich von Banda aus auf direktem Wege nach Onin zu begeben hätten. Von hier aus habe man in nordwestlicher Richtung längs der Küste am „Kap von Angireeuw" [Waigëu] und weiter nordwärts am „Gebroken Hoek" [2]) vorbei zu segeln. Darauf sei ein östlicher Kurs einzuschlagen bis zum „Willem Schoutens Eiland" und, falls die Umstände dies gestatten sollten, noch darüber hinaus. Im September sollte die Rückkehr nach Banda erfolgt sein. Die Bemannung der 3 Schiffe setzte sich aus 92 Europäern, 5 Mardijkern und 30 Malaien zusammen. Auch heisst es in dieser Instruktion noch: „Das Wühlen, Spioniren und Schreiben des bekannten englischen Reisenden WILLIAM DAMPIER, sowie auch mehrere andere Erwägungen, haben uns veranlasst Euch mit diesem Zuge zu beauftragen". [3])

Das Journal dieser Fahrt ist verloren gegangen, so dass sich aus den spärlichen anderweitigen Berichten und gelegentlichen Notizen nur ein ganz unvollständiges Bild gewinnen lässt. Glücklicherweise ist jedoch die ganz vortreffliche Karte, die auch heute noch von Wert ist — wenngleich nicht im Original — erhalten geblieben. [4])

Nachrichten über diese Fahrt sind erst sehr spät bekannt geworden. Selbst einem VALENTIJN waren die Berichte nicht zugänglich gewesen, so dass er sich darauf beschränken musste, einige ihm seitens des Orangkaja von Kelibubu auf der Insel Keffing, namens LOKMAN, zuteil gewordene Mitteilungen wiederzugeben. Dieser hatte an der Fahrt an Bord des „Geelvink" teilgenommen. Seinen Angaben entnimmt man, dass dieses Schiff von Fataga bis „nach der anderen Seite von Hantara" bei „Kaijs" [Kai], wo das Wasser blutrot war, gefahren sei: „Man habe damals voraus noch Land bemerkt, bestehend aus riesig hohen Gebirgen, mit denen selbst diejenigen von Java nicht zu vergleichen seien, infolge von Gegenwinden sei es aber unmöglich gewesen dorthin zu gelangen. Nach seiner Schätzung seien wohl 500 Meilen zurückgelegt worden und er habe schliesslich 60 Reichstaler, die er mit seinen Landsleuten geteilt, als Belohnung für seine Dienste erhalten" [5]).

Soweit bekannt, findet sich die erste Darstellung der Ergebnisse dieser Fahrt auf der Weltkarte von N. SANSON [6]). Hierauf folgt NICOLAAS STRUYCK mit seinem Aufsatz:

---

1) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I Batavia 1884, p. 160.

2) Dieses so berühmt gewordene Schiff hatte seinen Namen zu Ehren von Joan Geelvink erhalten, der von 1688—1707 „Bewindhebber" der Ost-Indischen Kompanie war. (De Navorscher. XII. Amsterdam 1862, p. 295). In der Histoire générale des Voyages. XVI. La Haye 1758, p. 129 u. a. französischen Schriften, wird es als „Pinson jaune" bezeichnet.

3) [P. A. LEUPE en J. M. OBREEN]. Geschied- en zeevaartkundige toelichting betreffende eene kaart van de Geelvinksbaai op de Noordkust van Nieuw-Guinea, volgens de opname van Jacob Weyland in 1705. ['s Gravenhage. 1866] p. 17—21.

4) Kaart van de Buitenkust van Nova Guinea, zooals die is bezeild geworden, door het Fregat de Geelvink, de chaloup de Kraanvogel en de Pantjallang Nova Guinea Anno 1705. ['s Gravenhage 1866]. Uitgegeven door het Departement van Koloniën.

5) Oud en Nieuw Oost Indien. II. 1. Dordrecht—Amsterdam 1724 p. 216, 217.

6) L. A. N. DE LACROIX. Géographie moderne. I. Paris 1747.

„Van het Zuidland genaamd Nova Guinea." Wie von anderer Seite bereits hervorgehoben worden ist, bietet er eine Beschreibung, der nichts anderes als eine Karte zugrunde liegt [1]). Dies geht mit völliger Sicherheit aus einer weiteren Schrift hervor, in welcher geradezu gesagt wird: „Ik heb het Journaal niet kunnen krijgen, doch ik heb er een geteekende Kaart van, zonder Lengte of Breedte, met een Schaal van Duitsche Mijlen" [2]). STRUYCK hat mit der Karte, die wir hier in einem verkleinerten Maassstabe zum Abdruck bringen (Fig. 27), nichts Rechtes anzufangen gewusst. In der Meinung, dass das „Lange Land" (die

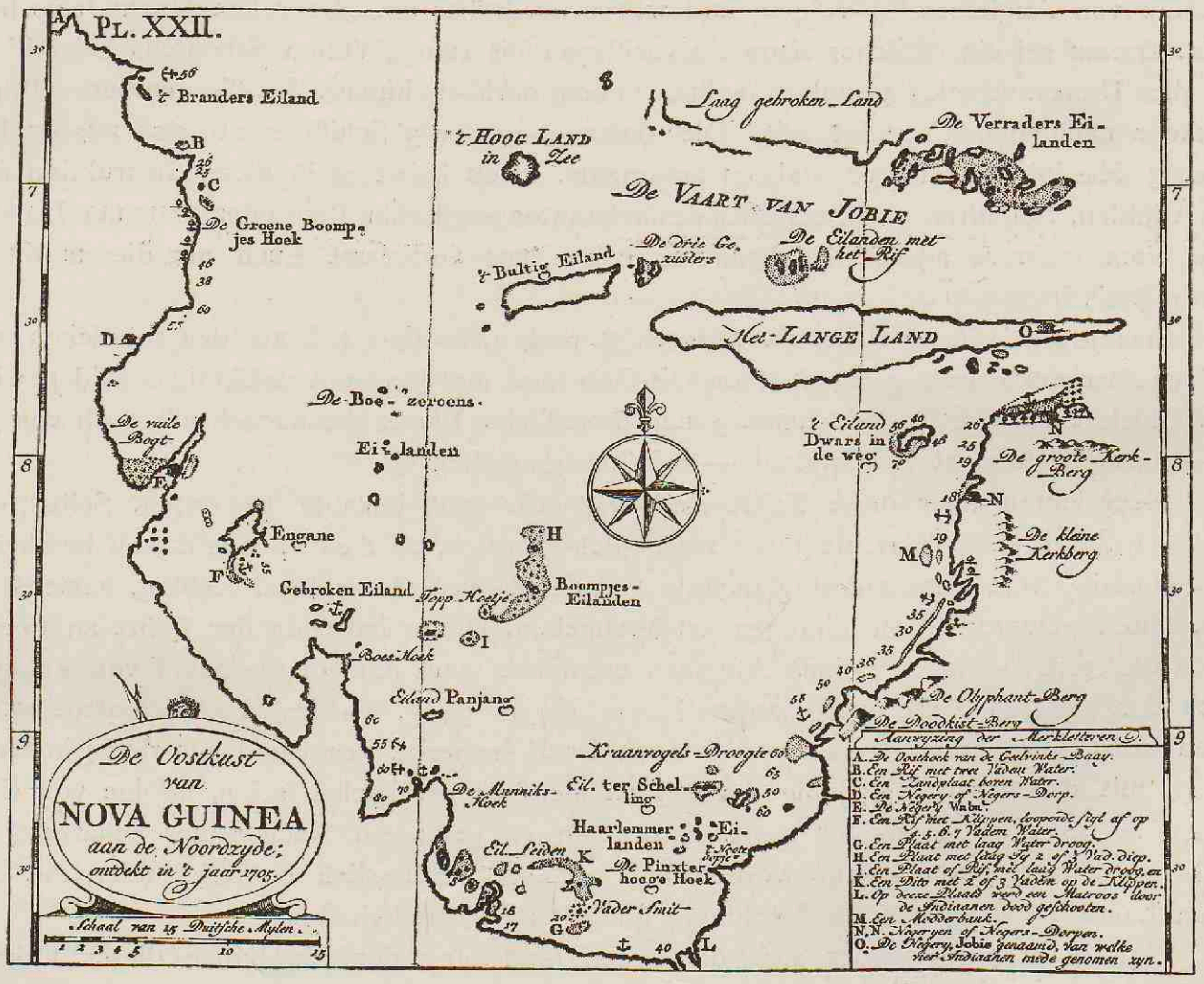



Fig. 27.

Insel Japen) auf ihr identisch sei mit der Insel Ysabel (Salomo-Inseln), wird die Geelvink-Bai mit der „Buen Baya" auf dem Globus von J. BLAEU, und das „Hoog Land" (Insel Nufōr) mit der Insel Rodonda gleichbedeutend angesehen. Auf diese Weise gelangt STRUYCK

---

1) Vervolg van de beschrijving der Staartsterren en nadere ontdekkingen omtrent den staat van het menschelijk geslagt, benevens eenige sterrekundige, aardrijkskundige en andere aanmerkingen. Amsterdam 1753, p. 163—168.

2) Verhandeling over de Legging der Eilanden, die van de Spaanschen genoemd zijn Salomons-Eilanden. Uitgezogte Verhandelingen uit de Nieuwste Werken van de Societeiten der Wetenschappen in Europa en andere Geleerde Mannen. III. Amsterdam 1758, p. 196.

dazu die Geelvink-Bai an das Ostende von Neu-Guinea zu verlegen, infolge dessen auch die Karte in Breitengrade eingeteilt wird, die den wirklichen in keiner Weise entsprach [1]).

Die in den folgenden Jahren erschienenen Beschreibungen sind nur ein Auszug aus der erstgenannten Schrift von STRUYCK [2]). Auch die erste von ALEXANDER DALRYMPLE veröffentlichte Karte: „Plan of Part of Papua and New-Britain or the Salomon Islands, Copied from Dampier, Collated with De Bry, Herrera &c." [3]), dürfte von STRUYCK beeinflusst worden sein, da auch hier der Geelvink-Busen — aber noch unbenannt — nach dem Ostende von Neu-Guinea verlegt worden ist und zwar südlich vom Kap King William, also östlich von 147° 40′ E. Auch die Darstellung selbst ist sehr schlecht. Die Umrisse der Bai, die Gestalt und Lage der in ihr befindlichen Inseln haben eine ganz willkürliche Änderung erfahren [4]). Auch sonst bietet die Karte ein abscheuliches Zerrbild, indem die Entdeckungen von LE MAIRE, TASMAN und DAMPIER mit einer alten Karte der Salomo-Inseln im Einklang zu bringen versucht, also gleichsam in ein Prokustes-Bett gezwängt werden.

Erst auf den beiden Karten: „Chart of the Western Part of New Guinea and the adjacent Straits from a Dutch Map. Seemingly belonging to the Voyage of the Geelvink in the year 1705" und „Chart of the Great Bay on the North Side of New Guinea from a Dutch Map" wird der Geelvink-Bai die richtige Stelle eingeräumt. [5])

In dem Werke von BRUNY D'ENTRECASTEAUX wird infolge eines Irrtums der Name „Geelvink-Bai" auf den grossen Meerbusen angewandt, [6]) und daraufhin hat auch C. F. BEAUTEMPS-BEAUPRÉ auf seiner „Carte de la Partie Septentrionale de la Nouvelle Guinée" diese Bezeichnung verewigt [7]). Die irrtümliche Auffassung von STRUYCK und DALRYMPLE spukte inzwischen lustig weiter, so dass noch im J. 1829 R. G. BENNET und J. VAN WIJK sich nicht scheuten der Eintragung der Louisiaden auf ihrer Karte von Neu-Guinea die Bemerkung hinzuzufügen „Ontdekt door het Hollandsch jagt Geelvink 1705", womit sie zugleich, ohne

---

1) Der starke Irrtum, in den Struyck verfallen war, kann nur dadurch erklärt worden, dass von der ursprünglich aus 3 Blättern bestehenden Karte von Weyland, nur das östlichste Blatt in seine Hände geraten war, mit dem er aber nichts anzufangen wusste, da keiner der darauf eingetragenen Namen auf den bestehenden Karten vorkam.

2) Histoire générale des Voyages. XVI. La Haye 1758, p. 129—131; Historische Beschrijving der Reizen. XVIII Amsterdam 1759 p. 424—426; Allgemeine Historie der Reisen. XVIII, Leipzig 1764.

3) An Historical Collection of the several Voyages and Discoveries in the South Pacific Ocean. I. London 1770, bei pag. 16. (Account of Sooloo); A Collection of Charts, Plans of Ports... in the Indian Navigation. Class XVII. London 1781—94, N°. 47.

4) Eine ganz ähnliche Karte veröffentlichte ROBERT DE VAUGONDY 1774, die von DALRYMPLE (l. c. N°. 51) reproduzirt worden ist.

5) A Collection of Charts, Plans of Ports... in the Indian Navigation. Class. XVII. Eastern Islands and Papua. London 1781—1794. Hiermit ist zu vergleichen die Karte in dem „Memoir concerning the Passages to and from China. London. June 1782, aber erst am 25. März 1785 veröffentlicht; reproduzirt von C. P. Claret C^te^ de Fleurieu. Découvertes des François en 1768 et 1769. Paris 1790. Pl. VIII. (Karton).

Eine Kopie der Weyland'schen Karte muss in englische Hände geraten sein, da darauf Namen vorkommen, die nur auf dieser, nicht aber auf der von Struyck veröffentlichten eingetragen sind. Die von Dalrymple herausgegebene Karte wurde von J. W. NORIE auf der New Chart of the China Seas, and the East India Archipelago. London 1821, (add. to 1826), verwertet und erst durch diese fand die Übertragung auf holländische Karten statt.

6) Voyage de Dentrecasteaux à la recherche de La Pérouse. I. Paris 1808, p. 147, 148, 151.

7) l. c. Atlas Pl. 32. Es ist daher gänzlich aus der Luft gegriffen, wenn G. LAUTS (Bijdragen tot de ontdekkingen der Nederlanders. Algemeene Konst- en Letterbode. 1835. II, p. 263) behauptet, dass die Engländer den Namen Geelvink-Bai willkürlicher Weise in Great Bay umgeändert hätten.

Nennung der Quelle, die veraltetete Darstellung des wiederholt von ihnen verdächtigten CLARET DE FLEURIEU reproduziren. [1])

Da nun der Name „Geelvink-Bai" eine doppelte Bedeutung erlangt hatte, gab A. J. VON KRUSENSTERN, auf seiner „Carte de la Nouvelle-Guinée" der ursprünglich von JACOB WEYLAND so benannten Bucht den Namen „Kleine Geelvink-Bai", der sich ebenfalls bis auf den heutigen Tag erhalten hat. [2])

Erst sehr spät wurden authentische Einzelheiten über den Verlauf der Expedition bekannt. Als im J. 1866 die Karte von JACOB WEYLAND in der Bearbeitung von ISAAC DE GRAAFF († 1714) in 2 Blättern veröffentlicht wurde, fügte P. A. LEUPE die aus archivalischen Quellen auffindbaren Nachrichten hinzu, [3]) die später noch eine Ergänzung erfuhren. [4]) Endlich publizirte A. HAGA einen zeitgenössischen Bericht [5]), der von ihm schon vorher Verwendung gefunden hatte. [6])

Ehe der Versuch gemacht werden soll die Erlebnisse dieser Expedition zu schildern, möge vorausgeschickt werden, dass der Gouverneur von Ternate von diesem Unternehmen nicht rechtzeitig in Kenntnis gesetzt worden war und daher dem Gerücht, dass fremde Schiffe sich in den Gewässern von Neu-Guinea umhertrieben, Glauben beimass. Dies gab ihm Veranlassung ebenfalls drei Fahrzeuge zu entsenden, denen er später weitere folgen liess, mit dem Auftrage auf einigen Inseln Nelkenbäume zu fällen. Endlich aber erscheint auch der gefürchtete DAMPIER selbst auf der Bildfläche, allerdings in einem sehr desolaten Zustande. Aus diesem Durcheinander entstanden allerlei Begegnungen, aber auch Irrungen und Verwirrungen.

Am 22. Januar hatte JACOB WEYLAND mit seinem Geschwader Batavia verlassen und traf am 17. Februar vor Banda ein. Nachdem am 25. die Fahrt fortgesetzt worden war, wurde am 3. März vor Kiletai, unweit Rarakit, an der Ostküste von Ceram vor Anker gegangen, um 5 Eingeborene von Ceram und Keffing, darunter den oben erwähnten LOKMAN, an Bord zu nehmen. Zwei Tage später befand man sich bei der Insel Batu Puti, von wo aus Fataga in der Landschaft Onin, unweit der Südwestspitze des Mac Cluer-Golfs, erreicht und jedenfalls am 10. März besucht wurde. [7])

Von hier aus müssen die Schiffe durch die Selé-[Galewo-]Strasse gesegelt sein, denn am 11. Juli berichten JACOB VAN GEYN und PIETER LEYN, dass der „König" von Salawati

---

1) Atlas behoorende tot de Verhandeling wegens de Nederlandsche ontdekkingen. Dordrecht 1829. N°. 6*a*.

2) Het Rapport van H. ZWAARDECROON en C. CHASTELIJN betreffende de reis naar Nieuw-Guinea in 1705 ondernomen door JACOB WEYLAND. Tijdschr. v. Ind. T. L. en Vk. XXX. Batavia 1886 p. 235—251.

3) Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 159—176.

4) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea en de Papoesche Eilanden. Bijdr. t. d. T. L. en Vk. (3) X 1875. p. 188, 247, 248.

5) A. J. DE KRUSENSTERN. Atlas de l'Océan Pacifique. St. Pétersbourg 1824. N°. 2. Wenn F. S. A. de Clercq mit der Entwickelungsgeschichte dieses Namens bekannt gewesen wäre, würde er wohl die Behauptung unterlassen haben, dass er tatsächlich jeglichen Grundes entbehre. (De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) X. 1893, p. 592. Anm. 2). Während für die Grosse Geelvink-Bai kein einheimischer Name besteht, heisst die kleine Sau Béba.

6) [P. A. LEUPE en J. M. OBREEN]. Geschied- en zeevaartkundige toelichting betreffende eene kaart van de Geelvinkbaai op de Noordkust van Nieuw-Guinea volgens de opname van Jacob Weyland in 1705. ['s Gravenhage 1866].

7) l. c. pag. 226. Der Steuermann DIRCK DE CONINCK wurde später hierüber interpellirt und entschuldigte sich damit, dass die beiden Schüsseln, wie auch 3 leere Körbe auf einem Grabsteine gelegen hätten. Aus dem Dorfe habe man nichts entführt. (l. c. pag. 233).

nach dem Dorfe „Mafoort" an der Westküste von Neu-Guinea verzogen sei, um nachzuforschen, wo „die Fregatte, das Schiff und die Schaluppe" geblieben waren, die vor einiger Zeit vorbeigefahren seien. [1]) Wir erfahren ferner, dass das Geschwader im April vor dem Dorf Sorong Masombéri, ebenfalls an der Westküste gelegen, geankert und Wasser, Brennholz, sowie Kokosnüsse eingenommen habe. [2]) Ferner war von hier aus die Südküste von Waigëu bei dem Dorfe Muka, womit Umka gemeint ist, besucht worden. Bei der Ankunft hatten ein Sengadji mit den übrigen Bewohnern die Flucht ergriffen. Darauf waren von dem „Geelvink" und der „Nova Guinea" zwei Boote ausgesetzt worden, die aus dem Dorfe zwei grosse Schüsseln, 3 Buton'sche Kisten, sowie einige Körbe mit Sago und Kanarinüssen, mitgehen hiessen [3]).

Vier Tage später erschienen die Schiffe vor dem Hauptort „Waigëu", blieben jedoch, mit Ausnahme der „Nova Guinea", die bis in die Nähe des Flusses gekommen war, weit von der Küste entfernt liegen. Da niemand landete und man nicht wusste, ob man mit Freund oder Feind zu thun habe, sandte der Radja eine kleine Prau nach der „Nova Guinea", um Erkundigungen einzuziehen. Hier wurde die Antwort erteilt, dass man im Auftrage des Sultans von Tidore käme, was der Wahrheit nicht entsprach. Als die Prau nach dem Lande zurückfahren wollte, wurden 3 Pistolenschüsse auf sie abgefeuert. Später wurde bemerkt, dass das Geschwader in östlicher Richtung weiter segelte [4]).

Der nächste Ort, wo über die Anwesenheit berichtet wird, ist „Rumangai" (Rumangarai der Weylandschen Karte), richtiger wohl Rumansarai [5]). Hier haben die Schiffe ungefähr am 8. April vor Anker gelegen [6]), während an dem benachbarten Warsai vorbeigefahren wurde [7]). Die Bewohner von Rumansarai erkannten den Sultan von Tidore als ihren Oberherrn an und man vermochte sich auch mit ihnen mit Hülfe der tidorischen Sprache zu verständigen.

Von hier aus muss sehr bald die Weiterfahrt nach der Geelvink-Bai angetreten worden sein und zwar zunächst nach der Südküste der Schouten-Inseln, denn es wird berichtet, dass am 19. April „diverse aanmerckingen" gemacht werden, um den Nachweis zu erbringen, dass das „Willem Schoutens Eiland" möglicherweise niemals „in d'wereld is geweest." [8]) Aus beiden Karten geht aber mit vollster Deutlichkeit hervor, dass jedenfalls die Südküsten der beiden Schouten-Inseln gesichtet worden sind. [9]) Grössere Aufmerksamkeit verwendete man auf die Nordküste von Japen (Jobi). Der nächste Besuch galt den Padaaido-Inseln und aus dem Um-

---

1) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 224.

2) l. c. pag. 229.

3) A. HAGA. Rapport, l. c. pag. 248.

4) P. A. LEUPE, l.c. pag. 226.

5) F. S. A. DE CLERCQ berichtet, dass früher eine Nufórsche Niederlassung in dieser Gegend an der Nordküste von Neu-Guinea existirte. (De West- en Noordkust van Nederl. Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) X 1903, p. 166, 601).

6) Mit Recht hat bereits HAGA (Nederl. Nieuw-Guinea. I. 1884 p. 162) die Richtigkeit der in einem Berichte aus Ternate vom 20. September 1705 enthaltenen Angabe, dass die Schiffe Ende April bei Waigëu (nicht Waigama, wie LEUPE. Geschied- en zeevaartkundige toelichting, p. 10, schreibt) und zwar bei den Dörfern Umka und Ompai vor Anker gegangen seien, bezweifelt.

7) P. A. LEUPE, l. c. pag. 230.

8) A. HAGA. Het Rapport van H. Zwaardecroon en C. Chasteleyn, l. c. pag. 250.

9) Bei STRUYCK finden sich diese Küsten nur angedeutet, während auf der 1866 veröffentlichten Karte die „Schouten-Insel" eine vollständige Darstellung gefunden, vermutlich infolge der Überarbeitung, welche dieselbe durch ISAAC DE GRAAFF erfahren hat, denn es ist kaum anzunehmen, dass WEYLAND die Gelegenheit gehabt hat, eine Aufnahme zu bewerkstelligen.

stande, dass sie den auch jetzt noch nicht ganz von den Karten verschwundenen Namen „Verräter-Inseln" erhielten, darf man schliessen, dass hier die feindlichen Begegnungen am 25. und 26. April stattgefunden haben. An diesen Tagen suchten die Eingeborenen nämlich die Seefahrer erst durch Freundlichkeit an das Land zu locken, um sie darauf zu überfallen. Chronologisch stimmt dieses ebenfalls gut. Gerade wie bereits zu Zeiten von ORTIZ DE RETES, fanden auch wiederholt Angriffe auf offenem Meere statt, einmal war ein solcher von 43 Prauen zu gleicher Zeit erfolgt.

Als man sich am 28. April nach dem an der Nordküste von Japen liegenden Dorf Jobi (Hiobie im Berichte) begeben wollte, wurden die Schiffe abermals attackirt, bei welcher Gelegenheit 6 Männer und eine Frau gefangen genommen wurden. Zwei der ersteren, sowie die Frau, wurden ihres Alters wegen wieder freigelassen. Vor Jobi blieb man jedenfalls einige Tage liegen, denn hier wurde am 2. Mai in dem abgehaltenen Schiffsrat der Beschluss gefasst mit der Aufnahme des Festlandes einen Anfang zu machen und somit längs seiner Küste hinzusegeln. Wahrscheinlich wurde zunächst noch die Südküste von Japen aufgenommen, denn erst am 17. Mai befanden die Schiffe sich an dem östlichsten Punkte, der überhaupt erreicht wurde und der den Namen „Geelvinks Oosthoek" erhielt [1]). Dieser befindet sich unter 2° 11½′ S., 136° 31′ E. [2]) in der Nähe des Dorfes Kai, sowie des etwa 100 m. breiten Kai-Flusses [3]). Auf diesen, sowie auf einige andere Flüsse, die an dieser Küste ausmünden, bezieht sich wohl die Mitteilung, dass sie sich mit solcher Gewalt ins Meer ergössen, „dat soms de zee daardoor van sijne southeid komt te verliesen" [4]).

Am 16. Mai befanden die Schiffe sich vor Kai und hier wurden sie abermals von kampflustigen Eingeborenen begrüsst, von denen vier gefangen genommen wurden; 2 liess man wieder laufen [5]). Es fiel auf, dass die Leute von Jobi sich mit denen von Kai an Bord der Schiffe gar nicht vertragen konnten. Sie wurden später nach Batavia geschickt, wo einer durch den Stift des Künstlers verewigt wurde [6]).

---

1) Nicht zu verwechseln mit dem „Oosthoek van de Geelvinks Baaij".

2) Die Lage ist bei H. VON ROSENBERG, der das Kap unter 1° 54′ S. setzt, unrichtig. (Reistochten naar de Geelvinkbaai op Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1875. Taf. XXI). Er hatte dasselbe nämlich mit „Cap Geelvink" von J. DUMONT D'URVILLE verwechselt, das unter 1° 55′ S. 134° 42′ 30″ E. Par. liegt. (Voyage de la corvette l'Astrolabe. Atlas hydrographique. 1833, p. 20).

3) Über Kai ist das Nähere nachzulesen bei F. S. A. DE CLERCQ, l. c. pag. 856, 857.

4) A. HAGA. Rapport, l. c. pag. 249; Nederlandsch Nieuw-Guinea. I, p. 164.

5) A. HAGA. Rapport, l. c. pag. 256; Nederlandsch Nieuw-Guinea. I, p. 166.

6) C. DE BRUIN. Reizen naar Moskovie door Persie en Indie. t'Amsteldam 1714 p. 364. (Deutsche Ausgabe II. 1714, p. 338). Drei dieser Papuanen wurden nach Holland geschickt, wo einer derselben starb. Die beiden übrigen kehrten 1710 nach Batavia zurück und gelangten darauf über Amboina nach Banda, um in ihr Vaterland zurückbefördert zu werden. Da eine solche Gelegenheit aber auf sich warten liess, gestattete man ihnen sich dort dauernd niederzulassen. (C. A. M. VAN VLIET. Belangrijk verslag over den staat van Banda en omliggende eilanden aan Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal Jacob Mossel door den Raad Extraordinair Reinier de Klerk [1756]. ['s Gravenhage 1894] p. 27, 28). In der genannten, an Irrtümern reichen Schrift wird übrigens die unrichtige Mitteilung gemacht, dass diese Eingeborenen durch Maerten van Delft, der Neu-Guinea gar nicht gesehen hat, gefangen genommen wurden. Einer dieser Papuanen hatte sich unter dem Namen PIETER GEEL 1707 als Matrose anmustern lassen. (De Navorscher. XII. Amsterdam 1862, p. 295). Demnach ist die Behauptung von RAFFLES, dass der auf Bali verkaufte und von ihm nach England mitgenommene Jüngling, der erste Papuane gewesen sei, der Europa gesehen habe, unrichtig (History of Java. II. London 1817. App. K. pag. CCXXXV). Vor reichlich 20 Jahren hatte JOHN STRACHAN einen Knaben von dem Mac Cluer-Golf nach England befördert und diesen ebenfalls als den ersten Bewohner von Neu-Guinea bezeichnet, der Europens Gestade gesehen habe. (Explorations and Adventures in New-Guinea. London 1888, p. 220).

Nunmehr wurde mit der Aufnahme der Ostküste des Geelvink-Busens, sowie der dort befindlichen Inseln der Anfang gemacht. Am 30. Mai befanden die Schiffe sich vor „Erropang," das, wie HAGA bereits erkannt hat, eine Verstümmelung von Waropèn ist [1]). Dieses ist aber nicht der Name eines Dorfes, sondern einer Landschaft, die zwischen etwa 2°—3° S. liegt. Die Lage entspricht dem „Warèni" bei DE CLERCQ, dem „Wainami" der Seekarte, dem „Dimba" bei H. VON ROSENBERG.

Am 31. Mai oder vielleicht am 1. Juni war das unter 3° 10′ S., 135° 37′ E. liegende Vorgebirge erreicht worden, das den Namen „Pinkster Oosthoek" erhielt, während das von hier

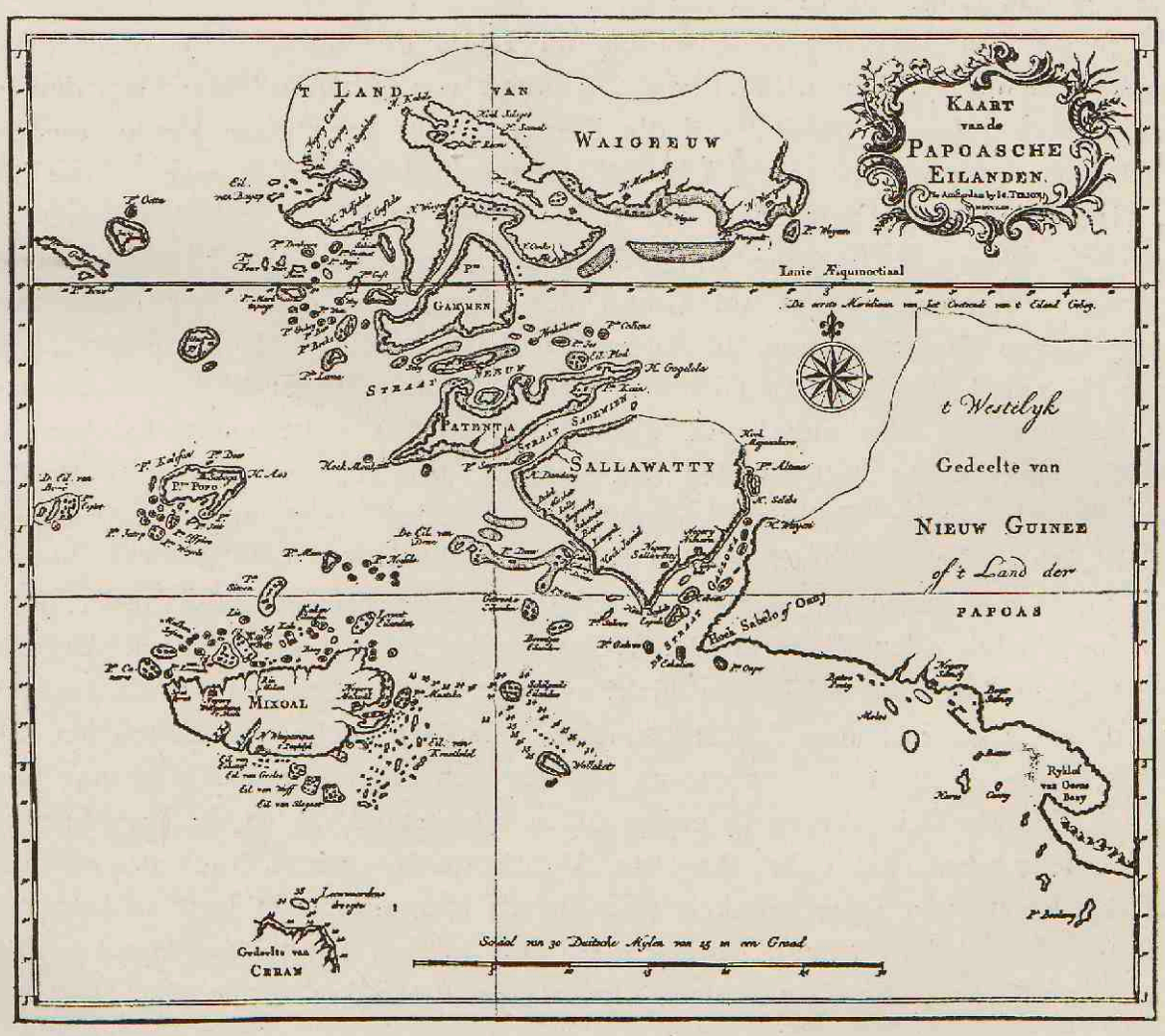



Fig. 28.

aus gepeilte, unter 3° 22′ S., 135° 27′ E. an der Südküste des Busens liegende Kap „Pinkster Westhoek" genannt wurde. Die von P. A. LEUPE geäusserte Vermutung, dass das auf den 31. Mai und 1. Juni fallende Pfingstfest zu diesen Bezeichnungen den Anlass gegeben habe, muss als zutreffend bezeichnet werden [2]).

Am 3. Juni befanden sich die Schiffe etwa 15 km. im W. des „Pinkster Westhoek", in der Gegend des „Groene vlakke hoek", wo sich ein sehr schöner Fluss in das Meer er-

1) A. HAGA. Rapport, l. c. pag. 257.
2) De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 192, auch Geschied- en zeevaartkundige toelichting, p. 10.

giesst. Nach dem Berichte von H. ZWAARDECROON und C. CHASTELEYN war an dem genannten Tage einer der Mannschaft, namens GERRIT JACOBSZ. VAN GIESEN, etwas vorausgelaufen und durch einen aus dem Gebüsch abgesandten Pfeilschuss „seer jammerlijk" um das Leben gebracht worden [1]). Nach den von mir 1903 an der Südküste des Geelvink-Busens eingezogenen Erkundigungen heisst der Fluss Amuku [2]).

Am 5. Juni war wohl der südlichste Punkt der Bai erreicht worden, denn an diesem Tage wird diese „tiefste Stelle" zu 4° S. bestimmt und zugleich die Notiz eingetragen, dass „Geelvinks Oosthoek" unter 2° S. läge, woraus geschlossen wird, dass die „Grosse Bucht" 30 Meilen weit in das Land einspringen müsse [3]).

Über die Tätigkeit des Geschwaders im Laufe der nächsten 3 Wochen vernimmt man nichts. Erst am 27. Juni wird über die Ankunft vor „Maffoor" berichtet, dem die Seefahrer den Namen „Massoi" geben, weil die Eingeborenen ihnen diese Rinde zum Essen anboten [4]). Da man glaubte vor einem Überfall auf der Hut sein zu müssen, wurde hier nicht gelandet. Es fanden sich Einwohner, die einige Worte Malaiisch und Spanisch verstanden, sowie auch die tidorische Sprache einigermaassen beherrschten. Im Hinblick auf diese zur Schau getragene Kenntnis, sowie auf Grund des Umstandes, dass die Händler diese Insel noch heutigentages Mafor nennen, bleibt nichts Anderes übrig als anzunehmen, dass die Insel Nufōr [Numfōr], die WEYLAND auf der Karte „'t Lange Eylandt" [5]) nennt, gemeint gewesen ist. Wir müssen also annehmen, dass die Rundfahrt nicht ununterbrochen längs der Küste des Geelvink-Busens stattgefunden hat, sondern, dass vor dem Erreichen der Westküste dazu übergegangen wurde, die inmitten der Bai liegenden Inselgruppen aufzunehmen, bei welcher Gelegenheit die Schiffe schliesslich Nufōr erreichten.

Von hier aus wurde ein südwestlicher Kurs eingeschlagen, denn am 1. Juli langte WEYLAND vor Wabau oder Waba an der Westseite der Insel Amberpon an. Aus dem Umstande, dass diese Insel als solche gar nicht erkannt worden ist, sondern als Halbinsel dargestellt wird, schliesse ich, dass WEYLAND sich derselben nicht, von Süden her kommend genähert hat, denn sonst hätte ihm die an und für sich nicht schmale Meerenge kaum entgehen können. Da die Bevölkerung in einem üblen Rufe stand, so wurde auch hier nicht gelandet [6]). Nunmehr wurde die Fahrt längs der Westküste fortgesetzt. Nach Ausweis der Karte wurde auf der Reede von Doré geankert und die als Missionsstation jetzt so bekannte Insel Manaswari als „'t Branders Eiland" bezeichnet. Am 4. Juli langte das Geschwader in der kleinen Geelvink-Bai an, die damals den Namen „Geelvinks-Bay" erhielt" [7]). Hier wurde an

---

1) A. HAGA. Rapport, l. c. pag. 257.

2) Auf der Karte von STRUYCK, unter L, ist die Lage des Flusses eine andere und würde dem Wangar entsprechen.

3) A. HAGA. Rapport, p. 251. Auf der Karte selbst sind die betreffenden Breiten zu 1° 36′ und 3° 42′ S. angenommen worden, woraus Haga den Schluss zieht (Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. 1884 p. 167), der damalige Kartograph der Ost-Indischen Kompanie, ISAAC DE GRAAFF, sei der Ansicht gewesen, dass die Breiten zu weit südlich geschätzt worden seien. Nach den heutigen Seekarten liegt „Geelvinks Oosthoek" unter 2° 11½′ und der südlichste Punkt der Geelvink-Bai unter 3° 24′ S., so dass die Differenz nur 1° 12½′ beträgt. Nach der früheren Auffassung würde die Tiefe hier 233,73 km., nach der jetzigen dagegen nur 133 km. betragen. Es ist kaum anzunehmen, dass WEYLAND so enorme Fehler begangen haben kann.

4) A. HAGA. Rapport, p. 257.

5) Auf der Karte von STRUYCK als „*'t Hoog Land in Zee*" bezeichnet.

6) A. HAGA. Rapport, p. 257.

7) Sau Béba der Eingeborenen. (F. S. A. DE CLERCQ. De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Tijdschr. Kon. Nederl. Aardr. Gen. (2) X. 1893, p. 592).

dem Ufer eines Flusses eine wilde Muskatnuss gefunden, welche Tatsache bereits von VALENTIJN hervorgehoben wurde. Darauf wurde die Aufnahme der Nordküste in westlicher Richtung fortgesetzt, bis am 18. Juli das Dorf Rumangri [Rumansarai] wieder erreicht wurde.

Aus der erhalten gebliebenen Instruktion vom 21. Juli [1]) lässt sich entnehmen, dass die Schiffe sich hier trennten. Die „Nova Guinea" erhielt den Auftrag, durch die Meerenge (Gaman- oder Dampier-Strasse) nach dem „Gebroken Hoek" zu fahren und darauf das Innere der „Salwaat-" und „Ony"-Buchten aufzunehmen. Wir wollen hier kurz zusammenstellen, was über die Erlebnisse dieses der Führung des Steuermannes DIRCK DE CONINCK [2]) anvertrauten Schiffes bekannt geworden ist.

Zunächst erfährt man, dass das Fahrzeug sich am 2. August wirklich am „Gebroken Hoek", also an der Westküste von Waigëu befand, wo man „lieblich singende Vögel" hörte [3]). Am 12. August wird es bei der Insel „Jeffiman" oder „Koksbrood" [4]), im NE. von Salawati gelegen, angetroffen [5]). An Bord des damals in der Sagewin-Strasse (zwischen Batantá und Salawati) liegenden Schiffes „Oostvoorn", von dem später noch die Rede sein wird, hörte man von der Anwesenheit eines „fremden" Fahrzeuges. Eine Prau wurde abgesandt, um nähere Erkundigungen einzuziehen. Als sie sich der „Nova Guinea" näherte, dachte die im Laufe der Monate nervös gewordene Mannschaft, dass ein Überfall beabsichtigt sei, und so kam es denn, dass das Boot mit Gewehr- und Geschützfeuer begrüsst wurde, wodurch einige Eingeborene getötet wurden. Erst am folgenden Morgen, als die „Oostvoorn" selbst herankam, wurde der Irrtum aufgeklärt. DIRCK DE CONINCK erhielt aus Anlass seines kopflosen Betragens einen Verweis. Man vernahm bei dieser Gelegenheit noch, dass die „Nova Guinea" beabsichtigte, nach Beendigung der Aufnahme von Salawati, nach Batantá zu segeln [6]). Dazu sollte es aber nicht kommen, denn es wurde nur noch die Sélé-[Galewo-]Strasse mit der Westküste von Neu-Guinea, sowie die gegenüberliegende Westküste kartirt [7]). Das Kap Sélé erhielt zu Ehren des Schiffes den Namen „Pantjalangshoek" [8]). Der äusserste erreichte Punkt war der östlich hiervon liegende „Visschers-hoek" (1° 29½′ S; 131° 13′ E), wo die Kartenaufnahme am 8. September beendet wurde. Am 20. September langte das Schiff an der Küste von Ceram an, um LOKMAN nebst Genossen wieder abzusetzen [9]), worauf 4 Tage später die Ankunft auf der Reede von Banda erfolgte [10]).

Der „Geelvink" und der „Kraanvogel" scheinen den „Gebroken Hoek" auf dem anderen Wege, nämlich längs der Nordküste von Waigëu erreicht zu haben, denn sonst hätte die Trennung von der „Nova Guinea" doch keinen Sinn gehabt. Unter dem 25. Juli wird nun berichtet, dass man nach Beendigung der Fahrt (nämlich nach dem „Gebroken Hoek") zu der Überzeugung gelangt sei, dass Neu-Guinea sich nicht so weit ausdehne, wie auf den alten

---

1) [P. A. LEUPE en J. M. OBREEN]. Toelichting p. 10.
2) Nach anderer Lesung war dies JURRIAEN HEIJTMAN. (A. HAGA. Rapport, p. 246).
3) A. HAGA. Rapport, p. 251.
4) Der wirkliche Name ist Jèf Man oder Èf Man (Jèf oder Èf = Insel).
5) [P. A. LEUPE en J. M. OBREEN]. Geschied- en zeevaartkundige toelichting, p. 12, 13. A. HAGA. Rapport, p. 252.
6) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders, p. 214.
7) A. HAGA. Rapport, p. 252.
8) Pantjalang ist ein grösseres, breit gebautes, malaiisches Segelschiff.
9) A. HAGA. Rapport, p. 248.
10) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. 1884, p. 173.

Karten angenommen werde [1]). Unter dem 26. Juli findet sich die dem Journal des Buchhalters PIETER VAN ELK aus Middelburg entnommene Notiz, dass die Küste von Maba (SE-Halmahera) 30 Meilen vom „Gebroken Hoek" entfernt liege, und dass ferner die Insel Gébé [2]) früher irrtümlicher Weise zu diesem gezählt worden sei.

Nach Beendigung der Aufnahmen an der Küste von Maba, am 28. Juli, wurde die Fahrt nach der Küste von Weda (Süd-Halmahera) fortgesetzt [3]). Auf dem Wege dorthin, fand am 1. August eine Begegnung mit dem von Ternate ausgesandten Schiffe „Leervisch" (Lederfisch) [4]) bei den Widi-Inseln statt [5]). Aus dem Bericht des letzteren erhellt, dass vom „Geelvink" und vom „Kraanvogel" bereits 12 Mann das Leben eingebüsst hatten, und dass die Zahl der Erkrankten eine tägliche Zunahme erfahre. Am nächsten Tage wurde der „Kraanvogel" vom „Leervisch" aus der Bucht geschleppt, bis Pulu Pisang in Sicht kam.

Von hier aus erfolgte die Weiterfahrt nach Misol, wo die Aufnahme am 14. August beendet worden war. Dass auch dies mit den nördlich vorliegenden Inseln geschah, geht daraus hervor, dass eine den Namen „Piet in 't Huysje Eylandt" erhielt zu Ehren des Steuermannes PIETER IN 'T HUYSJE, den WEYLAND während seiner Anwesenheit an der Küste von Ceram im März von dem Schiffe „Keffing" übernommen hatte [6]).

Am 16. August fand eine Begegnung mit dem Schiffe „Crab" statt zwischen Misol und den Kanari-Inseln, wie aus dem Bericht des letzteren an den Gouverneur von Ternate hervorgeht [7]). Darin wird noch erzählt, dass beabsichtigt sei, der vielen Kranken wegen, Buru aufzusuchen. Auf jedem der beiden Schiffe seien nur noch drei Leute „auf den Beinen" [8]).

Am 20. August [9]) langten der „Geelvink" und der „Kraanvogel" in der Bucht von Kajeli auf Buru an, worauf am 24. die Nachricht von dem üblen Zustande, in welchem die Schiffe sich befanden, in Amboina einlief. Mittelst Orembai's fand die Überführung der Kranken in das dortige Hospital statt, und es gelang, wenn auch mit vieler Mühe, den leck gewordenen „Kraanvogel" nach der Reede von Amboina zu bringen. Der noch seetüchtige „Geelvink" vermochte allein seinen Weg zu finden und traf am 17. September vor Banda ein [10]).

Hiermit endete die denkwürdige Expedition, die in bezug auf die gewonnenen Resultate sämtliche Vorgänger in den Schatten stellte. Gern soll zugegeben werden, dass sich die Untersuchung auf ein kleineres Gebiet beschränkte, aber seine Ausdehnung zwischen mindestens 129° 30′—136° 50′ E. und 0°—3° 20′ S. darf doch immerhin als eine ganz ansehnliche bezeichnet werden. Dabei war die Aufnahme von einer Genauigkeit, wie sie bisher auch nicht annähernd erreicht worden war und die gestattet, die Karten auch heutigentages

---

1) A. HAGA. Rapport, p. 250,

2) Auf der Karte von Weyland als Nieu Poule Vage bezeichnet.

3) A. HAGA. Rapport, p. 252, wo 28. August in Folge eines Schreibfehlers steht.

4) Es ist dies nicht der „Leeuwerik", wie bei P. A. LEUPE und J. M. OBREEN (Geschied- en zeevaartkundige toelichting, p. 7) berichtet wird. Siehe auch A. HAGA. Rapport, p. 251.

5) l. c. pag. 11.

6) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 191.

7) [P. A. LEUPE en J. M. OBREEN]. Geschied- en zeevaartkundige toelichting, p. 12.

Auch der Radja von Salawati hatte berichtet, dass zwei holländische Schiffe zwischen den Kanari- und den an der Nordwestecke von Misol liegenden Lumu Lé-Inseln, die er Lomele nennt, gesehen worden seien. (P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 243).

8) [P. A. LEUPE en J. M. OBREEN]. Geschied- en zeevaartkundige toelichting, p. 12.

9) P. A. LEUPE und J. M. OBREEN, l.c., am 18. August jedoch nach A. HAGA (Rapport, p. 248).

10) P. A. LEUPE und J. M. OBREEN, l.c., A. HAGA. Rapport, l.c.

noch für einzelne Gebiete zu verwerten. Unter diesen Umständen erscheint es sehr bedauerlich, dass die Veröffentlichung so lange hintangehalten worden war. Das erst zu so später Anerkennung gelangte Resultat war aber teuer genug erkauft worden. Von den 92 Angestellten der Kompanie hatten die 3 Schiffe 38 durch den Tod verloren, während der Rest zum grössten Teile dem Siechtum verfallen war.

Die nachstehende Tabelle bietet eine Übersicht der sich auf den verschiedenen Karten findenden Namen.

| Ausgabe Nic. Struyck | Ausgabe 1866. | Wirklicher Name, bezw. heutige Bezeichnung |
|---|---|---|
| —— | De Groote Imbocht of de Buyten Cust van Nova Guinea. | Geelvink-Bai |
| ——— | 't Heuveltjes Eylandt | Aifondi [Mios Korwar] |
| Laag gebroken Land | 't Hooge Eylandt in Zee | Supiori (Schouten-Inseln) |
| | 't Vlack Landt | Östlicher Teil von Wiak [Biak] (Schouten-Inseln) |
| De Vaart van Jobie | De Straat Jobie | Jobi-Strasse |
| De Verraders Eilanden | Verraders Eylanden | Padaaido-Inseln |
| 't Hoog Land in Zee | 't Lange Eylandt | Nufor [Numfōr, Mafor] |
| 't Bultig Eiland | 't Bultige Eylandt | Mios Num [Miosnum] |
| De Drie Gezusters | —— | Pono Kabai-Inseln |
| De Eilanden met het Rif | De onbewoonde Eylanden met Reven. | Abai und Mios Imi |
| Het Lange Land | 't Lange hooge Eylandt | Japen [Jobi] |
| De Negerij Jobie | Negory Jobie | Dorf Jobi |
| —— | De Westhoek | Saribi (Westkap von Japen) [1] |
| —— | Geelvinks Oosthoek | [Kap bei Kai] |
| De groote Kerkberg | De Groote Kerkbergh | Groote Kerkberg |
| 't Eiland Dwars in de weg | Dwars in de wegh [2] | Nau [3] |
| —— | Valse hoek | —— 1° 13′ S., 136° 25′ E., |
| —— | De hoek met 't Rif | —— 2° 18′ S., 136° 18′ E., |
| —— | Ruyge hoek | —— 2° 30′ S., 136° 14½′ E., |
| —— | Geelvinks houtplaats | [Kap bei Dorf Kairari] |
| De kleine Kerkberg | Kleyne Kerkbergh | Kleine Kerkberg |
| ——— | Elephants N'hoek | Olifant |
| De Olyphant-Berg | Den Elephant | Olifant |
| De Doodkist-Berg | De Dootkist | Doodkist |
| —— | Jacobus Opdekams hoek | Jacobus Opdekams [4] 2° 50′ S., 135° 54′ E., |
| Kraanvogels-Droogte | —— | [Riff bei Jacobus Opdekams] |
| Eilanden ter Schelling | Der Schellingh | Mōr-Inseln [5] [Der Schelling-Inseln] [6] |

1) Mara bei C. B. H. von Rosenberg. Reistochten naar de Geelvinkbaai. 's Gravenhage 1875, p. 51.

2) Thwart the Way bei A. Dalrymple. Plan of Part of Papua (An Historical Collection of the several Voyages and Discoveries. I. 1771, p. 16).

3) J. M. Obreen (Geschied- en zeevaartkundige toelichting. 's Gravenhage 1866, p. 30) hat diese Insel irrtümlicher Weise für Kurudu [Aberé] angesehen.

4) Cape Kame bei A. Dalrymple. Chart of the Great Bay on the North Side of New Guinea.

5) Nach F. S. A. de Clercq (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) X. 1893, p. 843, 844) heissen die zu dieser Gruppe gehörenden Inseln Mor oder Nutu Rutumoraja, Ratiwo und Utaina.

6) Schelling bei A. Dalrymple. Dem heutigen Sprachgebrauch entsprechend wäre Terschelling die richtige Bezeichnung.

| Ausgabe Nic. Struyck | Ausgabe 1866 | Wirklicher Name, bezw. heutige Bezeichnung |
|---|---|---|
| —— | De Lange W[es]thoek | Makimi |
| —— | De Hooge W[es]thoek | —— |
| Nootedopje | 't Notendopje | Notendopje [1]) = Nusi [2]) |
| Haarlemmer Eilanden | De Eylanden van Haarlem | Haarlem-Eilande [3]) |
| De Pinxter hooge Hoek | De Pinkster Oosthoek | Pinkster Oosthoek (Pfingst-Ostkap) |
| —— | Pinkster W[es]thoek | Pinkster Westhoek (Pfingst-Westkap) |
| Vader Smit | Vader Smit | Vader Smit (Insel) |
| —— | Geelvinks Vis en Waterplaats | Mündung des Amuku |
| —— | Laage Z[uy]thoek | —— |
| Eil[and] Leiden | Leyden | Nuluri [Leiden] |
| —— | Winkelhaaks hoek [4]) | Kap Maniburu |
| —— | Alkmaar | Alkmaar |
| —— | Enchuysen | Enkhuizen |
| —— | Hoorn | Kabur [Hoorn] |
| —— | 4 gebroeders | Gebroeders (Brüder) |
| —— | Locze hoek | —— |
| De Munnik's Hoek | Hooge Z[uy]thoek | Hooge Zuidhoek (Hohes Südkap) |
| Eiland Panjang [5]) | P[oel]o Panjangh | Angra Mios |
| Topp[ers] Hoetje | Toppershoetje [6]) | Kombul |
| —— | Stompe W[es]thoek | —— |
| Boes[eroens] Hoek | Boeseroenshoek | Boeseroen (besser Boezeroen). |
| —— | De Twyfelhoek | Westkap an der Numamura-Strasse |
| Gebroken Eiland | 't Gebroken Eyl[and]t | Rōn |
| —— | Purmerendt | Wairundi |
| Boompjes Eilanden [7]) | 't Oostelyk Boompjes Eyl[t]. | Iwēr |
| | 't Westelyk Boompjes Eyl[t]. | Rōrbo |
| Boezeroens Eilanden | De Boezeroens Eylanden [8]) | Mios Auri |
| Engane | Engane [9]) | Mios Wār |
| —— | Purmerendt [10]) | Wairundi |
| —— | Laagh Voorlandt | Amberpōn (richtiger Rumbarpōn) |
| De Negorij Waba | —— | —— |
| De Vuile Bogt | —— | Meerenge zwischen Amberpōn und Neu-[Guinea |
| —— | Roode Steyle hoek | Pasim bei Siarí |
| —— | Boompjeshoek | Kap bei Wariap |
| De Groene Boompjes Hoek | De West Boompjeshoek | Kap Oranswari [11]) |
| 't Branders Eiland | —— | Manaswari |

1) Bedeutet Nussschale.

2) Diesen einheimischen Namen ermittelte L. A. van Oosterzee am 5. April 1905.

3) Nach F. S. A. de Clercq (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) X 1893, p. 843) heissen die Inseln dieser Gruppe Maábor [Maáwar], Baraha, Aha, Numina, Héra, Kunur, Humbáa, Hiairé und Roína.

4) Cape Corner bei A. Dalrymple.

5) Augenscheinlich nach der Insel Pandjang auf der Reede von Batavia benannt.

6) Nach der Insel Toppershoedje in der Sunda-Strasse. Verstümmelt in Theasopershead durch A. Dalrymple.

7) Nach dem Boompjes-Eiland an der Nordküste von Java bei Indramaju.

8) Nach den Inseln dieses Namens, die in der Saleyer-Strasse liegen.

9) Nach der Insel Engano bei Sumatra.

10) Nach der Insel Purmerend auf der Reede von Batavia, die ihrerseits wieder nach der Stadt Purmerend in Holland benannt worden ist.

11) Meistens als Woransbari bezeichnet.

| Ausgabe 1866 | Wirklicher Name bezw. heutige Bezeichnung | Ausgabe 1866 | Wirklicher Name bezw. heutige Bezeichnung |
|---|---|---|---|
| De laage Uythock | Kap Mamori | Paarde hoek | Kap Elpapa [Jelpāp] (wohl Name eines Dorfes an der Doré Hum-Bai) |
| 't Groene Eylandt | Mios Auri [1]) [Jauri?] | | |
| De Oosthoek Geelvinks | Kap Ingnesoi | | |
| Geelvinks Bay [Bay | Kleine Geelvink-Bai [Sau Béba] | Hoek van de Vlagge Clip | Bt. (Bukit) Lobang (mal.) = Kalédoko [9]) |
| Versche Rivier | Arui | | |
| De Westhoek van de Bay | —— | De kwade Hoek | Kap Sorong |
| De Hoog bergh | Smufui [2]) | 't Quade Eyl[andt] | Insel Ram |
| Hoek Carawangh [3]) | Kap Manganeki = Wáu [?] [4]) | Hoek Clippenburg | —— |
| Hoek Pamanocke [5]) | Kap Saukorem | Dwael hoek | —— |
| De Kuyf hoek | Valsche Kaap (Falsches Kap) | Zeeland | Insel Sop oder Tjiof |
| Witte Ruyge hoek | Kap Warman | —— | Insel Dōm |
| Hoek Indermajoe [6]) | Kap der Guten Hoffnung = Jermur Sbá [7]) | Middelburg | Insel Nana |
| | | Amelandt | —— |
| Hoek Bongi [8]) | Kap Opmarai = Ukmaré [9]) | Bornholm | —— |
| Amsterdam | Insel Amsterdam } Mios Su oder | De hoek Starop | —— |
| Middelburgh | Insel Middelburg } Jèf Lu | Masterops hoek | —— |
| Hoek Zedaria [10]) | Kap Bugi [11]) = Sansapor [9]) | De hoek Bestoft | Kap Befloft [19]) |
| De hoek Brebes [12]) | Kap Sedari [13]) = Kasbi [9]) | Batavia | —— |
| Negery Romangary | [Rumansarai] [14]) | De Swarte hoek | Zwarte hoek (Schwarzes Kap) |
| —— | Kap Brebes [15]) = Sawasar [9]) | 't Princen Eylandt | Prinses-Insel [20]) = Kararabu [21]) |
| Negeryen (ohne Namen) | Mār und Warsai | De Stille Negory | —— |
| Tolhuys hoek [16]) | Kap Asi | De Stille Hoek | —— |
| 't Eylt. Buyksloot [17]) | Insel Hum [18]) | —— | Oosthaven |
| Drimpel hoek | Kap Doré | De Craphoek | Kamumjil [21]) |
| Klip hoek | —— | De Paaphoek | Kap Padre |

1) Auf manchen Karten auch als Djauri bezeichnet.

2) Nach dem Vorgange von Thom. Forrest meistens als Bienenkorb bezeichnet. (Voyage to New Guinea and the Moluccas. 2d ed. London 1780, p. 92).

3) Nach dem Tandjung Krawang an der Nordküste von Java.

4) Siehe Tijdschr. K. Ned. Aard. Gen. (2) XXII. 1905, p. 238.

5) Nach dem Tandjung Pamanukan.

6) Nach dem Tandjung Indramaju.

7) Irrigerweise von H. von Rosenberg als Kain-Kain Béba bezeichnet.

8) Nach dem Kap Bungin bei Batavia.

9) J. W. van Hille. Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXIII. 1906. p. 473.
J. W. van Hille. Kaart der afdeeling West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXII. 1905. Kaart N°. IV.

10) Nach dem niedrigen Tandjung Sädari [Sedari] an der Küste Krawang, Java, dem ein Riff vorliegt.

11) Aus Bongi in [Boegi] Bugi verstümmelt. (Molukssche Eilanden. Noordblad 1 : 1 000 000. Ministerie van Marine 1901).

12) Nach dem Tandjung Brebes an der Nordküste von Java.

13) Diese und einige andere Namen sind von den Seekarten übernommen, aber nicht richtig identifizirt worden. Zudem erweckt die Beifügung „Tandjung" (Kap) die Vorstellung als ob es einheimische Namen seien.

14) Scheint nicht mehr zu bestehen und war wohl eine Nufōr'sche Niederlassung (siehe F. A. S. de Clercq, l.c. p. 601).

15) Nach der Angabe von J. D. Heyning lautet der Name Maja. (Jaarboek d. Nederl. Zeemacht 1899—1900. 's Gravenhage 1901, p. 434).

16) Gegenüber Amsterdam am Y gelegen.

17) Nach dem Dorfe Buiksloot, welches ebenfalls gegenüber Amsterdam liegt.

18) Wird auch unter dem Namen Um angeführt.

19) Verstümmelt aus Bestoft.

20) Verstümmelt aus Prinzen-Insel.

21) J. W. van Hille. Schetskaart van het oostelijk deel van Straat Sélé. l.c. Kaart N°. III.

| Ausgabe 1866 | Wirklicher Name bezw. heutige Bezeichnung | Ausgabe 1866 | Wirklicher Name bezw. heutige Bezeichnung |
|---|---|---|---|
| —— | Waru | 't Eylandt Sagewijn | Insel Sagewin |
| —— | Segèt | 't Zijl Eylandt | Gebroken Eilanden |
| Pantjallingshoek [1]) | Kap Sélé | Battenta | Batantá [Batan Tá] |
| Delfziel | Insel Delfzijl = Kasim [2]) | Oosthoek | —— |
| De Naeuwe Straat Salli Watty | Sélé- oder Galewo-Strasse | 2e Hock u.s.w. bis 9e Hoek | —— |
| | | 1e Hoek | —— |
| Visschershoek | Visschers hoek = Wanomket [3]) | Westhoek | —— |
| Hony [4]) | Fataga | De Straat Gemi | Gaman-Strasse |
| P°. Slape | Jèf Jal | Hoog Eyl[and]t | Mios Mansār |
| P°. Pisangh | Sabuda oder Nusa Fugi | Angeeúw | Waigëu |
| Vals Pisangh | Daram-Inseln [Falsche Pisangs] | Negery Queemy | Gaman [7]) |
| P°. Pinangh | Jèf Jus [Pinon] [5]) | Quellent Water | —— |
| Salliwatty | Salawati | d'Zuydhoek binnen | —— |
| Sprouw | Insel Matan | 1e Hoek | Kap Ume? |
| Lepel Eyl[and]t | Insel Snapan | 2e Hoek | Kap Sarenbon |
| Arouw | —— | 3e Hoek | Kap Lamarche |
| Zylklip | —— | Laage Noordhoek | Kap Wariai |
| Coxbrootje | Jèf Man | 't Vuyl Eylandt | Boni (richtiger Bon) |
| d'H[oog]e Hoek | Kap Menonket | Hooge Noordhoek | Kap Freycinet |
| d'10e Hoek | —— | Gebroke hoek | Kap Sel Pelé |
| d'9e Hoek | —— | De Dorre Eylanden | Jen-Inseln |
| d'8e Hoek | Kap Waiakar | De Orcades Eylanden | Sajang |
| 7e Hoek | —— | Ascension | Kawé oder Ruib |
| 6e Hoek | —— | 't Vacle Eylandt | Balabalak |
| 5e Hoek | Kap Dadi | Clip P[oel]o Vagie | Uta |
| 4e Hoek | —— | Nieu P[oel]o Vagie | Gébé |
| 3e Hoek | —— | De Eylanden van Beúw | Boo |
| 2e Hoek | —— | De Eylanden v. Poppangh | Kofiau |
| 1e Hoek | —— | P[oel]o Moxel | Misol |
| Oosthoek | Kap Majasalawa [6]) [Monambar] | Pieter in 't Huysjes Eylt. | —— |
| De Straat Sagewijn | Sagewin-Strasse | P[oel]o Mastieka | Mustika |

**Jacob van Geyn** und **Pieter Lijn** 1705.

Es darf nicht Wunder nehmen, dass die Anwesenheit des WEYLAND'schen Geschwaders gar bald in den Molukken bekannt wurde. In der Meinung jedoch, dass es die angekündigten fremden Schiffe seien, welche in den papuanischen Gewässern angelangt waren, entsandte der Gouverneur von Ternate, PIETER ROOSELAAR, am 31. Mai die Schiffe „Oostvoorn", „Leervisch"

1) Muss heissen Pantjalangshock nach der Pantjalang „Nova Guinea."

2) J. W. VAN HILLE. Schetskaart van het oostelijk deel van Straat Sélé. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXII. 1905. Kaart N°. III.

3) J. W. VAN HILLE. Kaart der afdeeling West-Nieuw-Guinea. l. c. Kaart N°. IV.

4) Gemeint ist Onin.

5) Verstümmelung von Pinang.

6) Auf der Karte von Is. TIRION (s. Fig. 28, p. 145) liegt Kap Majasalawa an anderer Stelle, nämlich östlich von dem Ort Samaté.

7) WEYLAND hatte Gaman noch nicht als Insel erkannt und daher das Dorf an die Südküste von Waigëu verlegt.

und „Makreel", unter der Führung des Unterkaufmanns JACOB VAN GEYN und des Leutnant PIETER LIJN [1]).

Bereits am 21. Juni wurde die „Makreel" während einer starken Böe aus dem Gesicht verloren. Die beiden übrigen Schiffe befanden sich am 26. an der Küste von Batantá, wo sie infolge einer kräftigen Gegenströmung gezwungen wurden, zwischen dem Südwestkap und der Visscher-Insel, welche den Namen Daphne erhielt, vor Anker zu gehen. Am 1. Juli wurde die Fahrt fortgesetzt, worauf am 5. auch der „Leervisch" abhanden kam. Die „Oostvoorn" segelte längs der West- und Südwestküste von Salawati mit widrigen Winden weiter. Bei der Insel Déni hatte sie das Unglück einen Anker einzubüssen. Am 11. gelang es wenigstens sich bis auf 3 Meilen dem damals in dem südlichen Teile der Sélé-Strasse liegenden Hauptort zu nähern. Hier kam ein tidorischer Korporal an Bord und überbrachte die ersten Nachrichten über die WEYLAND'sche Expedition, die vor einer Reihe von Monaten vorbeigekommen war. Am folgenden Tage ging die „Oostvoorn" eine Meile von dem Dorf entfernt vor Anker, worauf JACOB VAN GEYN und PIETER LIJN nebst Begleitmannschaft mittelst Kora-Kora's an Land gebracht wurden. Man musste aber den Fluss noch eine Zeitlang aufwärts rudern, um an das Dorf zu gelangen, wo der Empfang seitens der Häuptlinge stattfand. Der Radja von Salawati war abwesend, da er sich, bald nachdem die „fremden" Schiffe gesehen worden waren, auf den Weg nach dem auf dem Festlande gelegenen „Mafoort" gemacht hatte, um nähere Erkundigungen einzuziehen [2]).

Inzwischen wurde am 20. der Steuermann PIETER CORNELISZ. aus Rotterdam auf einer Prau ausgeschickt, um die SW-Küste von Salawati bis zur Sagewin-Strasse aufzunehmen. In der Nacht vom 20/21. Juli erfolgte eine heftige Erderschütterung, die sich am 21. des Abends um 10 Uhr wiederholte, ohne indessen Schaden anzurichten. Die Erkundigung nach dem Vorkommen von Gewürzbäumen auf Salawati und den umliegenden Inseln lieferte ein negatives Ergebnis.

Gerade während man am 26. Juli mit den Vorbereitungen zur Abreise beschäftigt war, traf die Nachricht ein, dass der Radja von seiner Fahrt zurückgekehrt sei, und wirklich langte er alsbald auf einer den Fluss heraufrudernden Prau an. Seine Erlebnisse liefen im Wesentlichen darauf hinaus, dass er, entgegen seiner ursprünglichen Absicht, das an der gegenüberliegenden Küste von Neu-Guinea liegende Dorf „Mafoort" nicht besucht, sondern direkt nach dem an der Nordküste liegenden „Warassi" [3]) gefahren sei. Wie man ihm berichtet habe, hätten 4 Schiffe hier vor Anker gelegen — eines davon mit zwei Masten —, doch sei niemand an Land gegangen. Die Bewohner wussten auch nicht zu sagen, ob es niederländische oder einer anderen europäischen Nation angehörende Fahrzeuge gewesen seien. Der Aufenthalt vor diesem Orte hatte nur einen Tag gewährt. Von Warsai hatte der Radja sich nach der Insel „Sababa", unweit der Küste gelegen, begeben. Hiermit kann nur Mios (Insel) Auri gemeint sein, die in Nähe von Kap Saweba liegt [4]). Der Radja gewahrte hier des Abends in der Ferne einige Schiffe — eines davon mit 2 Masten — die mit westlichem Kurse

1) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 223—240.

2) Hinsichtlich der Lage dieses Ortes muss auf die früheren Darlegungen (p. 124) verwiesen werden.

3) Hiermit war jedenfalls Warsai gemeint.

4) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. (De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. 1879, p. 366) glaubt in ihr die Insel Wiak (die westliche der Schouten-Inseln) wieder zu erkennen, die aber meiner Ansicht nach, schon der grossen Entfernung wegen, nicht in Frage kommen kann.

zu segeln schienen, was aber auf einer optischen Täuschung beruhte, da WEYLAND zu jener Zeit auf der Fahrt nach der Jobi-Strasse begriffen war. Nachdem eine Nacht vor „Sababa" zugebracht worden war, wurde nach dem Dorfe „Arafak" gerudert, von dem ROBIDÉ VAN DER AA wohl mit Recht annimmt, dass damit eine der an der Doré-Bai befindlichen Niederlassungen gemeint gewesen sei [1]). Hier erreichte den Radja die Prau, die ihm die Kunde von der Ankunft der „Oostvoorn" auf Salawati überbrachte; dies veranlasste ihn zum sofortigen Antritt der Rückreise.

Infolge des heftigen SSE-Windes und der starken Dünung währte es bis zum 30. Juli, ehe JACOB VAN GEYN sich mit den Seinen wieder auf der „Oostvoorn" einschiffen konnte. Darauf wurde am 31. in See gestochen, aber bereits um 4 Uhr des Nachmittags sah man sich gezwungen hinter der Insel „Ongelauw" Schutz zu suchen. Am folgenden Tage fand die Weiterfahrt statt, doch geriet das Schiff alsbald mit seinem Vorderteil auf ein schlammbedecktes Riff, von dem es aber wieder abgebracht wurde. Nachdem am Abend nochmals vor Anker gegangen worden war, langte man endlich am Nachmittage des 2. August an dem Westkap von Salawati, Sĕlewop genannt, an, wo der Radja mit Gefolge bereits des Schiffes harrte. Da das Umschiffen dieses Vorgebirges durch Wind und Strom sehr erschwert wurde, liess sich die „Oostvoorn" durch die Kora-Kora des Radja in die Bucht „Sagaway", die eine Viertelstunde von der Bucht „Selleway" entfernt lag, bugsiren. Als man sich hierauf an Land begab, wurde eine zur Unterkunft bereit stehende Hütte vorgefunden, der in der Nähe befindliche Fluss lieferte gutes Trinkwasser.

Zur Durchsuchung des Landes, die übrigens resultatlos verlief, erachtete man 6 Tage für erforderlich. Inzwischen wurde der Steuermann PIETER CORNELISZ. aufs neue ausgesandt, um dieses Mal die Insel Déni, sowie Batantá aufzunehmen. Auf das Gerücht hin, dass bei Misol Schiffe aufgetaucht seien [2]), wurde eine Prau dorthin geschickt, doch kehrte diese am 10. unverrichteter Sache zurück, da Gegenwind und Dünung das Weiterkommen zu sehr erschwerten. Als die Nachricht eintraf, dass sich auch im Osten von Salawati ein Schiff gezeigt habe, wurde dorthin eine Prau gesandt. Ihre Begegnung am 12. August mit der „Nova Guinea" ist bereits (pag. 147) geschildert worden.

Am 14. kehrte PIETER CORNELISZ. von seinem Aufnahmegebiet zurück, worauf die „Oostvoorn" am folgenden Morgen die Fahrt fortsetzte und bereits am Abend sich ein gutes Stück von der Ostspitze von Batantá entfernt befand, wo in 25 Faden Ankergrund gefunden wurde. Am nächsten Tage wurde direkt auf Waigëu losgesteuert und das Schiff langte gegen 2 Uhr vor dem Dorfe Waigĕu, womit Umka [Omka] [3]) gemeint ist, an. Bald darauf kamen zwei Prauen an das Schiff, um die Befehlshaber sowie die Soldaten an das Land zu befördern, für deren Unterkunft der Kapita[n]-Laut, namens WAI AMEROK, Sorge getragen hatte. Der Ort lag unweit des Einganges der tief einschneidenden Bucht, in der malaiischen Umgangssprache Telaga Waigëu genannt, die fast einen Binnensee darstellt. Nach F. S. A. DE CLERCQ wird sie von den Eingeborenen Tip Wagé genannt [4]), während J. W. VAN HILLE den Namen Majalibit ermittelte [5]).

1) Der Name kann nichts anderes besagen, als dass der Ort von Angehörigen des Stammes Arfak bewohnt war.
2) Es waren dies der „Geelvink" und der „Kraanvogel".
3) Omkah bei J. W. VAN HILLE. (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXIII. 1906, p. 455).
4) De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) X. 1893, p. 173.
5) Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXII. 1905, p. 190.

Als am nächsten Tage der Radja von Waigëu nach dem Verbleib der „fremden" Schiffe gefragt wurde, schwieg er anfangs, gab darauf ausweichende Antworten, bis er schliesslich mit dem Geständnis herausrückte, dass sie an der Küste gewesen seien. Hierauf wurde er ersucht sobald wie möglich die Bewohner der Dörfer Wartjau, Muka (nämlich Umka) und Ompai [1]) zu veranlassen, sich mit ihren Fahrzeugen zur Verfügung zu stellen, um bei der Durchsuchung der Wälder behülflich zu sein. Die vielen im Laufe der letzten Tage erkrankten Leute wurden an Land gebracht, um dort verpflegt zu werden.

Nachdem der Radja am 19. August die Erlaubnis gegeben hatte, das grosse Binnenwasser zu besichtigen, wurden am nächsten Morgen die zu diesem Zwecke bereit gestellten Prauen bestiegen und zunächst der kanalartige südliche, zu beiden Seiten von steilen Felsen begrenzte Teil durchfahren. Darauf gelangte man in die seeartige wohl 7 Meilen lange Erweiterung [2]), an deren äussersten Ende der Wohnort des Radja lag. Unterwegs fuhr man an einigen grossen Klippen und kleinen Inseln vorbei und unweit des Dorfes wurde ein ziemlich grosses Eiland [3]) bemerkt. Des Nachmittags um 3 Uhr war ein Dorf namens „Cabilo-lo", das aus 15 Häusern bestand, erreicht worden [4]). Während der Abendstunden wurde der Radja nach dem Vorkommen von Gewürzen befragt, doch lautet die Antwort, dass davon auf der Insel nichts bekannt sei. Was von diesen nach Waigëu gelange, werde von den Bewohnern von Weda, Patani und Maba auf Halmahera erhandelt und finde lediglich für medizinische Zwecke Verwendung.

Am 21. August wurde noch vor Sonnenaufgang die Rückfahrt angetreten, und die ganze Gesellschaft traf nachmittags um 5 Uhr wieder in Wai Amerok ein. Drei Tage später begab sich PIETER LIJN aufs neue, diesmal aber in Begleitung von Soldaten und ferner von Eingeborenen, nach dem Binnensee. Hier angelangt, wurden alle Leute in einer kleinen Bucht an der Ostseite, wo sich das auf Pfählen erbaute Dorf Bāflo befand, ausgeschifft. Hier wurde die Truppe geteilt. Der eine Teil wurde in östlicher, der andere in südlicher Richtung ausgesandt. Beide Abteilungen kehrten am 26. wieder zurück, ohne in dem hügeligen Terrain etwas ausgerichtet zu haben, worauf nach der Westseite hinübergerudert wurde. Nachdem 2 Meilen zurückgelegt worden waren, gelangte man in die Bucht „Chegel", wo die Nachforschungen nach gewürztragenden Bäumen fortgesetzt wurden. Auch hier kehrten die alsbald ausgesandten Leute unverrichteter Sache zurück. Dagegen waren in den Talgründen viele Sagopalmen angetroffen worden. Erwähnenswert ist noch die Beobachtung, dass nach jener Seite hin sich Binnenseen befanden, die wohl ebenso gross waren, wie der See „Cajadlo-lo" und, da sie mit demselben in Verbindung standen, auch den gleichen Namen führten.

Nunmehr beschloss LIJN eine Untersuchung des gegenüberliegenden Gebietes vornehmen zu lassen, zu welchem Zwecke am 28. August bei dem Flüsschen „Cabelwaija" gelandet wurde. Die Rückkehr von diesem Ausfluge erfolgte am 30. Hierauf wurde an dem Ostufer weiter

---

1) Besser Ompaïn. Der Ort liegt heutigentags auf der Insel Biantji, unweit der Westküste von Waigĕu (F. S. A. DE CLERCQ, l.c. pag. 169, 177).

2) In Wirklichkeit etwa 37 km. Die Länge der ganzen Bucht beträgt ungefähr 43 km.

3) In Wirklichkeit dürfte es wohl nur eine Halbinsel sein.

4) F. S. A. DE CLERCQ teilt (l. c. pag. 174) mit, dass sich in der Nordwestecke die Mündung des Flusses Kabilol befinde und dass von den Eingeborenen „irrtümlicher Weise" zuweilen behauptet würde, dass an dieser Stelle die Wohnstätte der ersten Fürsten von Waigëu gelegen hätte. Wie sich aus dem Obenstehenden ergiebt, beruht die Überlieferung auf Wahrheit.

aufwärts gerudert bis zum Bache Sogai, von wo aus abermals ein bis zum 1. September währender Marsch in das Gebirge, ohne auf Gewürznelkenbäume zu stossen, unternommen wurde, um alsdann nach „Way-Ammerock" zurückzukehren.

Zu gleicher Zeit traf auch der Steuermann PIETER CORNELISZ. wieder ein, der seine Aufnahmen bis zum Orte Ompai beendet hatte. Bereits am 6. fuhr er aufs neue ab, um das grosse Binnengewässer zu kartiren, woran er aber durch die heftigen SE-Winde verhindert wurde, so dass er in dem 5 Meilen entfernten Fluss Mimiai besseres Wetter abwarten musste. Von hier aus ging es 6 Tage später nach dem Dorfe „Wartjouw" in der Absicht die Insel Waigëu bis zur Ostküste abzuloten. Nachdem diese Arbeit bis zur NE-Ecke gediehen war, kehrte PIETER CORNELISZ. am 15. September zurück, um am folgenden Tage seine Tätigkeit in der Majalibit-Bai wieder aufzunehmen.

Inzwischen hatte VAN GEYN am 6. September den Fluss Mimiai abgesucht, während seine Mannschaften sich am 11. nach Wartjau begeben hatten, wo die Untersuchung des Landes abermals zu einem negativen Ergebnis führte. Endlich wurden noch zwei Ausflüge in SW-Richtung nach Umka unternommen. Der eine erfolgte von Saulolo, der andere vom Flusse „Waywouw" aus. Überall wurde fruchtbarer Boden angetroffen, aber ausser einigen wilden Muskatnussbäumen nichts Verdächtiges bemerkt.

Am 24. September lichtete die „Oostvoorn" die Anker, und der Radja von Waigëu gab ihr noch eine Meile weit das Geleite. Zwei Tage später wurde an Batantá vorbeigesegelt und darauf längs der Westküste von Halmahera die Fahrt fortgesetzt. Vor Makian gekommen hatte sich der Gesundheitszustand so sehr verschlechtert, dass man genötigt war vor dem Fort zu halten und den dort liegenden Feldscheer an Bord kommen zu lassen. Auch PIETER LIJN lag schwer erkrankt darnieder. Am 10. Oktober langte die „Oostvoorn" auf der Reede von Ternate wieder an.

Das abhanden gekommene Schiff „Leervisch" hatte sich s. Zt. nach der Westküste von Salawati begeben und dort bis zum 20. Juli vergeblich auf die „Oostvoorn" gewartet. Der Plan nach dem Orte Salawati zu segeln, konnte nicht zur Ausführung gelangen, da schlechtes Wetter eintrat. Da ferner auch die Takelage, sowie der Rumpf des Schiffes defekt geworden war, wurde am 29. Juli die Heimfahrt angetreten. Am 1. August fand, wie bereits (p. 148) erwähnt, bei den Widi-Inseln die Begegnung mit den Schiffen „Geelvink" und „Kraanvogel" statt, worauf der „Leervisch" seine Fahrt nach Ternate fortsetzte und dort am 11. August eintraf. Über das Schicksal der „Makreel" sind keine Nachrichten vorhanden.

Die gelegentlich dieser Expedition gemachten Aufnahmen wurden im J. 1711 auf einer Karte zusammengestellt, die noch im Reichsarchiv im Haag vorhanden ist [1]).

**Johan Adolph van der Laan** 1705.

Das dritte Unternehmen war ausschliesslich der Vernichtung von Gewürzbäumen gewidmet, und zwar wurde damit der Fähnrich JOHAN ADOLPH VAN DER LAAN betraut [2]). Auf Befehl des Gouverneurs von Ternate trat er am 28. Juni seine Fahrt mit den Schiffen „Commer", „Larique" [3]) und „Crab" an.

---

1) Pascaart van de Papoese Eylanden, die beoosten de Cust Halmaheira en bewesten Nova Guinea zijn gelegen. 1711.
2) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 240—247.
3) Nach dem Dorf Larike auf Amboina benannt.

Nachdem man zunächst Pulu Pisang zur Seite hatte liegen lassen müssen, erreichten die Schiffe am 14. Juli das Westkap von Misol. Nach vielen fruchtlosen Bemühungen, infolge von Gegenwinden, gelang es endlich am 3. August den an der Südostseite liegenden Hauptort [1]) zu erreichen. Der noch auf Salawati weilende Radja wurde zurückgerufen und traf bereits am 6. ein. Am 10. erschien auch der Radja von Waigama. [2]) Beide Fürsten wurden hierauf angewiesen, die für die Durchsuchung erforderlichen Prauen bereit zu stellen, doch musste man sich vorläufig mit der Erklärung zufrieden geben, dass solche weder in genügender Zahl, noch in seetüchtigem Zustande vorhanden seien.

VAN DER LAAN suchte hierauf in Gemeinschaft mit dem Steuermann LAURENS LIBBEKE mehrere Inseln in der Umgebung ab. Darauf wurden am 16. September die Anker gelichtet, und das Geschwader fuhr nach dem Fluss „Wakassum", wo es am 18. eintraf. Da hier nichts ausgerichtet werden konnte, so beschloss VAN DER LAAN nach der Insel Popa, deren wirklicher Name Jèf Dé lautet, zu segeln, wo die Ankunft am 29. September erfolgte. Bei der Durchsuchung fand man nur „Unterholz, Moräste und mit toten Korallensteinen übersäte Ebenen" [3]).

Am 6. Oktober wurde nach den Boo-Eilanden gefahren. Nachdem die Schiffe durch eine Menge kleinerer und grösserer Inseln hindurchlavirt waren, wurde am 7. ein Teil der Mannschaft nach dem kleinsten und zugleich am entferntesten liegenden Eiland befördert, während ein anderer sich nach der grössten „Boö" begab. Beide Parteien kehrten mit dem Bericht zurück, dass keine Muskatnussbäume gefunden worden seien.

Endlich wurde die Fahrt nach Pulu Pisang fortgesetzt, wo das Geschwader am 8. eintraf. Hier wurde gelandet und fielen im Laufe der nächsten Tage nicht weniger als 5798 Muskatnussbäume unter den Axtschlägen. Wegen zunehmender Krankheit unter der Mannschaft, musste dem Massenmorde endlich Einhalt getan werden [4]). Die Abfahrt erfolgte am Abend des 17. Oktober, und die Schiffe langten am 28. wieder vor Ternate an.

**Maerten van Delft** 1705.

Wir haben bereits oben (p. 138) erwähnt, dass gleichzeitig mit der Expedition nach Neu-Guinea unter JACOB WEYLAND, eine zweite mit der Bestimmung nach Neu-Holland, und zwar unter dem Befehl von MAERTEN VAN DELFT stehend, ausgerüstet worden war. Für diese Fahrt waren die Schiffe „Vossenbosch", „Nova Hollandia" und „Doradus", welches letztere aber durch den „Wayer" („Fächer") ersetzt werden musste, ausersehen worden. Wie indessen aus der Instruktion vom 20. Januar 1705 hervorgeht, handelte es sich bei diesem Unternehmen nicht ausschliesslich um eine Untersuchung Nordküste von Neu-Holland, sondern auch um eine solche der Süd- und Südwestküste von Neu-Guinea. Ausdrücklich heisst es, nachdem

---

1) In der Gegend des heutigen Dorfes Lilinta. Wie F. S. A. DE CLERCQ mitteilt, heisst der Wohnort des Radja Sèl Palèkèt. (De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea, l. c. pag. 187).

2) Der Hauptort dieser Landschaft lag damals, wie heute, an der Nordküste von Misol und wird, nach der Angabe von DE CLERCQ, Katëpu genannt. In dem genannten Jahre trug der Radja sich aber gerade mit der Absicht seinen Wohnsitz nach dem an der Südküste mündenden Fluss „Wakassum" zu verlegen.

3) Diese Angabe ist von R. D. M. VERBEEK bestätigt worden. (Voorloopig verslag over eene geologische reis naar het oostelijk gedeelte van den Indischen Archipel 1899. Batavia 1900, p. 31).

4) 1741—1742 wurde der Sergeant BARTEL STOMPE zu dem gleichen Zwecke dorthin gesandt. (A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 234).

die australischen Gegenden angeführt worden sind: „Wijders om alsoo voorbij de Caab Keerweer, de revier Carpentier, het Hooge eyland ende Groote vuyle imbogt, mitsgaders de revier Oranjen, ende groote uytsteekende hoek van Meeuenrivier gepasseert en omgestooken zijnde, de aanvolgende bogt van Keerweer te vervolgen, en sodanig langs de wal westwaert aen, verbij de Doodslagersrivier, de Waterplaets tot voorbij de Goening Apy, Moordenaersrevier en het Weselseyland, alsook verbij Speelmansrevier en Rijkloffsbaijen, den hoek van Ony te gewinnen, ten eynde van daer langs Keffing in Banda over te steeken" . . . .[1]).

Die Expedition nahm einen unglücklichen Ausgang. Wie vorgeschrieben, segelte das Geschwader zunächst nach Kupang auf Timor, welcher Ort am 20. März wieder verlassen wurde. Darauf wurde ein Teil der Nordwestküste von Neu-Holland aufgenommen, aber bereits am 13. Juli musste, der zahlreichen Erkrankungen wegen, der Beschluss gefasst werden, die Fahrt abzubrechen. Der Kurs ging nach Banda, so dass Neu-Guinea nicht mehr erreichte wurde.

Die „Nova Hollandia" traf am 26. Juli auf der Rede von Banda ein, während die zwei Tage zuvor in die Nähe davon gelangten Schiffe „Vossenbosch" und „Wayer" durch die Strömung abgetrieben wurden. Der „Wayer" langte am 27. bei der Insel Amblau an und konnte nur durch Hülfe des Gouverneurs von Amboina in sicheren Port gebracht werden. Der „Vossenbosch" erreichte am 4. August Makassar und hatte die grössten Verlüste an Kranken und Toten zu beklagen.

**William Dampier** und **William Funnel** 1705.

Der im Jahre 1701 zum Ausbruch gelangte spanische Erbfolgekrieg veranlasste eine Anzahl englischer Kaufleute zwei Kaperschiffe, den „Saint George" und die „Cinq Ports Galley" auszurüsten, um im Stillen Ozean auf spanische Schiffe zu fahnden. Den Oberbefehl führte WILLIAM DAMPIER, dem zugleich damit das Kommando an Bord des erstgenannten Schiffes übertragen war. Kapitän des zweiten Schiffes war CHARLES PICKERING, der nach seinem Tode durch THOMAS STRADLING ersetzt wurde. Über diese Fahrt waltete ein Unstern, und was wir ausschliesslich zu bedauern haben, ist, dass die Hauptquelle über sie eine sehr trübe ist, nämlich das Werk des perfiden WILLIAM FUNNEL[2]). Auf den hier in Betracht kommenden Teil der Reise übt seine Handelsweise jedoch keinen Einfluss aus.

Im September 1703 verliessen die Schiffe von Kinsale aus den englischen Boden. Nachdem in der Südsee, an der amerikanischen Küste, mit wechselndem Erfolge gekreuzt worden war, trennten die beiden Fahrzeuge sich am 19. Februar 1704 in der Bai von Panama

---

1) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland of Nieuw-Holland. Amsterdam 1868, p. 185—203.

[P. A. LEUPE]. Verslag eener reis naar de Noordkust van Nieuw-Holland [door H. ZWAARDECROON en C. CHASTELEYN]. Bijdragen t. d. T. L. en Vk. (2) I. 1856, p. 193—201.

R. H. MAJOR. Early Voyages to Terra Australis. London 1859. HAKLUYT Soc. p. 173.

J. E. HEERES. Het Aandeel der Nederlanders in de ontdekking van Australië. Leiden 1899, p. 87, 88.

REINIER DE KLERK (C. A. M. VLIET. Belangrijk verslag over den staat van Banda en omliggende eilanden . . . door den Raad Extraordinair Reinier de Klerk [1756] . . . . ['s Gravenhage 1894], p. 27) verwechselt diese Expedition mit der von JAC. WEYLAND unternommenen und macht zudem aus dem „Vossenbosch" einen „Vossenberg".

2) A Voyage round the World. Being an Account of Capt. WILLIAM DAMPIER's Expedition into the South Sea in the Ship St. George. London 1707, auch A Collection of Voyages 3d ed. IV. London 1729, die im Folgenden zitirt werden wird. DAMPIER selbst hat über diese Reise nichts anderes, als einen Protest gegen einige Auslassungen von FUNNEL veröffentlicht. (Captain DAMPIER's Vindication of his Voyage in the Ship Saint George; with some small Observations for the present of Mr. Funnel's chimerical Relation. London 1707. — Wiederabdruck im 2. Bande von Dampier's Voyages . . . . . edited by JOHN MASEFIELD. London 1906).

infolge von Differenzen zwischen den Führern. Die „Cinque Ports Galley" wurde später an der Küste von Peru leck, und STRADLING musste sich mit den Seinen auf der Insel Gorgona den Spaniern ergeben.

Auch DAMPIER setzte seinen Raubzug fort, bis im September desselben Jahres JOHN CLIPPERTON mit einem Teile der Mannschaft desertirte [1]). Am 26. Januar 1705 ging der „Saint George" in der Amapala-Bai vor Anker, wo aufs neue Uneinigkeit zutage trat. Während DAMPIER sein Glück noch weiter an der amerikanischen Küste versuchen wollte, drang der grössere Teil der Bemannung darauf den Schauplatz ihrer Tätigkeit nach den ostindischen Gewässern zu verlegen. Es kam zu einer nochmaligen Trennung. 34 Mann gingen nebst einem Negerknaben auf eine gekaperte spanische Brigantine über, die den Namen „Saint John" erhielt. Zu den Dissidenten gehörte der Vertreter der Schiffseigentümer, EDWARD MORGAN, und auch WILLIAM FUNNEL. Um die chronologische Anordnung beizubehalten, sollen uns zunächst die Erlebnisse dieses Teiles der Expedition beschäftigen.

Nach dem Verlassen der südamerikanischen Küste wurden die Ladronen [Marianen] am 11. April 1705 berührt, worauf die Fahrt nach Neu-Guinea fortgesetzt wurde. In der Frühe des 7. Mai befand der „St. John" sich plötzlich angesichts eines Riffes der Mapia-Inseln, das von einer Insel zur anderen lief [2]). Das Scheitern des Schiffes wurde nur durch den Umstand verhindert, dass eine vom Ufer kommende Brise sich erhob. Aus diesem Grunde erhielt die Insel Fanelten den Namen „Island of Deceit". Längs des Riffrandes weiter segelnd, gelangte das Schiff darauf in die Nähe der Insel Pegun, die „Island of Disappointment" genannt wurde. Hier näherten sich ihm 40 bis 50 Kanus, deren jedes mit 10 Eingeborenen besetzt war, während Hunderte vom Strande aus dem Vorgange zuschauten. Als den Booten ein Zeichen gegeben wurde heranzukommen, näherte sich eines bis auf Schiffslänge. Aus der Mitte der 10 Männer erhob sich ein alter Herr, der von den übrigen durch eine viereckige Kopfbedeckung ausgezeichnet war. Es erschallte zunächst ein gemeinsamer Gesang, der etwa eine Viertelstunde währte. Als darauf das Boot beigelegt hatte, erhoben sich die Stimmen aufs neue. Nach Beendigung dieses Liedes, streckte einer der Männer ein mit einer grossen Wunde bedecktes Bein in die Höhe. Auf dasselbe hinweisend, verlieh er damit dem Wunsche nach Heilung Ausdruck. Dem Führer des „St. John" lag dagegen die Ergänzung des Wasservorrates mehr am Herzen. Er liess ein Glas mit Wasser füllen und glaubte damit den Leuten sein Verlangen kennbar gemacht zu haben. Allgemeines Schütteln des Kopfes war jedoch die Antwort.

Als darauf das Schiff Anstalten machte sich dem Strande zu nähern, blies einer der Eingeborenen in ein Tritonshorn, wodurch sämtliche Kanus veranlasst wurden näher heranzukommen. In der Meinung, dass die Menschenmenge den Versuch machen wollte, das Deck des Schiffes zu betreten, wurde, zur Vermeidung einer allzu nahen Berührung, ein Musketenschuss abgefeuert. Die Wirkung war eine ausserordentliche, indem sämtliche Boote auseinanderstoben und die Ruder drohend erhoben wurden. Da weitere Verhandlungen fruchtlos

---

1) Sie gelangte bis Macao, wo die Bande sich sozusagen in alle Winde zerstreute. Zwei Mitglieder langten am 22. Dezember 1705 in Batavia an. (A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 188).

2) FUNNEL, l.c. pag. 158. In einer früheren Arbeit (Die Mapia- oder Bunai-Inseln. Petermann's Mitteilungen XLVI. 1896, p. 66) habe ich irrtümlicher Weise Dampier selbst an dieser Fahrt teilnehmen lassen.

erschienen und das Schiff sich nicht in dem Zustande befand, eine Landung zu erzwingen, so wurde die Fahrt in südwestlicher Richtung fortgesetzt.

Am nächsten Morgen kam die Nordküste der nordwestlichen Halbinsel von Neu-Guinea in Sicht. Der 9. [10.] Mai brachte regnerisches und stürmisches Wetter. Es wurde in westlicher Richtung längs der Küste gesegelt, an der nirgends ein Hafen oder ein Ankerplatz zu gewahren war, nicht einmal ein Boot oder gar der Rauch menschlicher Niederlassungen wurde beobachtet. Die Küste zeigte sich felsig und das dahinter liegende Land hoch, von engen Tälern durchfurcht. An dem nämlichen Tage wurden auch zwei kleine, niedrige, mit Bäumen bedeckte Inseln gesehen. Es sind dies die Mios Su [Amsterdam und Middelburg]. Zu gleicher Zeit wurde auch die grosse Insel Waigëu bemerkt, die FUNNEL irrigerweise für Halmahera ansah. Der Kurs war WSW. genommen worden, um, zwischen dieser Insel und Neu-Guinea hindurch, die Indische See zu gewinnen.

Am Morgen des 11. [12.] befand die Brigantine sich jedoch inmitten einer Menge kleiner Inseln, und man wurde gewahr, dass infolge der ungünstigen Witterung die richtige Passage, nämlich die Gaman-Strasse, verfehlt worden war. Bei dem herrschenden östlichen Winde wurde nunmehr versucht eine Durchfahrt nach Süden aufzufinden. Wirklich gelang es noch am Abend des 12. aus der Meerenge auszulaufen, die „St. John's Streights" genannt wurde. Man glaubte damit eine Entdeckung gemacht zu haben, in der Tat konnte FUNNEL nicht ahnen, dass JACOB WEYLAND die Strasse kurz zuvor durchfahren hatte. Es war dies nämlich die Sélé- oder Galewo-Strasse.

Nachdem der „St. John" am 13. [14.] eine grosse Menge kleiner Inseln im Süden bemerkt hatte und zwischen diese hindurchgesegelt war, kam am Abend des 16. [17.] die Nordküste von Ceram in Sicht. Längs dieser weiter segelnd, gelangte man am 17. [18.] Mai nach der unweit des NW-Endes von Ceram liegenden Insel Buano, wo am 18. [19.] geankert wurde. Da kein Wasser zu erhalten war, ging man nach der gegenüberliegenden Küste von Ceram hinüber, wo am 21. [22.] Mai 8 Tonnen eingenommen wurden. Nachdem der „St. John" am nächsten Tage wiederum ausgelaufen war, kam in der Buano-Strasse ein „Freibürger" von Amboina [1]) an Bord, dem Mitteilung von dem Mangel an Lebensmitteln gemacht wurde. Auf seinen Rat hin, beschloss man nach der bereits in Sicht gekommenen Insel Manipa zu segeln, wo genügend Reis zu erhalten sei. Gegen Mitternacht liess das Schiff den Anker in einer kleinen, an dem Nordwestende gelegenen Bai fallen, worauf der Freibürger einen Brief an den „Governor", der seines Zeichens ein Unteroffizier war, sandte, in dem die Wünsche der Schiffsführer niedergelegt wurden.

Am nächsten Morgen tauchte ein von zwei Soldaten begleiteter Korporal auf, der einen Befehl der Ost-Indischen Kompanie verlas, kraft dessen es untersagt sei fremde Schiffe mit Viktualien zu versehen. Dem Korporal wurde hierauf die schwierige Lage auseinander gesetzt, worauf er das Versprechen gab seinem Vorgesetzten über die Notlage Bericht zu erstatten. Nachdem am Nachmittage der Bescheid überbracht worden war, dass der ausgesprochenen Bitte keine Folge gegeben werden könne, wurde die Fahrt nach Amboina fortgesetzt, wo der „St. John" am 27. [28.] Mai endlich anlangte. Bereits am nächsten Morgen wurde das Schiff durch den Gouverneur BALTHAZAR COYETT beschlagnahmt und von 30

1) Eine von der O. I. Kompanie mit besonderen Vorrechten ausgestattete Klasse von Eingeborenen.

Soldaten besetzt, während die Mannschaft an Land gebracht wurde. Die gesamte Habe, mit Ausnahme dessen, was die Leute auf dem Leibe trugen, wurde hierauf öffentlich versteigert. Am 28. September wurde auf einem mit Gewürznelken beladenen Schiffe die Fahrt nach Batavia angetreten, das dort am 21. Oktober anlangte. „On the 27th of October we were all sent for to the Fort, and most of our ready Money was returned to us again; but for our Goods, Loss of Time, and Imprisonnement, we could have no Satisfaction" [1]).

Etwas anders lauten die aus den Aktenstücken geschöpften Mitteilungen von A. HAGA [2]). Zunächst hatte COYETT erklärt, dass er den „St. John" unter Zustimmung von MORGAN verkauft habe, was dieser aber bestritt [3]). Lebhaft waren die Klagen MORGAN's über die ihm und den Seinen in Amboina widerfahrene Behandlung [4]). Er drohte mit Klagen bei der Königin von England, und das Ende vom Liede war, dass die Indische Regierung sich schliesslich dazu bequemte, alle Forderungen zu bewilligen.

Am 3. Dezember wurde hierauf die Rückfahrt angetreten, am 15. Juli 1706 die Reede von Texel und am 26. August endlich England wieder erreicht.

Während seines Aufenthaltes in Batavia hatte EDWARD MORGAN die Machthaber über den gefürchteten DAMPIER mit dem Hinweis zu beruhigen gesucht, dass dieser sicherlich seinen Untergang gefunden habe. Es sollte aber anders kommen!

DAMPIER hatte nach erfolgter Trennung die Fahrt auf dem „St. George" mit den ihm treu gebliebenen 29 Mann fortgesetzt. Das Schiff erwies sich aber sehr bald als nicht mehr seetüchtig und musste bei den Inseln Lobos de Mar [Lobos de Afuera], unweit der Küste von Peru, verlassen werden. Auf einem erbeuteten Fahrzeuge wurde die Reise fortgesetzt, über welche nur wenige Einzelheiten bekannt geworden sind [5]). Sie können jedoch durch verschiedene, seinen Biographen entgangene Mitteilungen ergänzt werden.

Nach seiner eigenen Aussage, war DAMPIER im Stillen Ozean bis unter 16° S. gekommen und sodann auf Neu-Guinea gelandet, in der Hoffnung hier Gewürze zu finden. Später war er nach Mindanao gesegelt, wo man ihn für einen Seeräuber gehalten hatte, worauf er, den Talaut-Inseln entlang fahrend, schliesslich in der Bai von Labuha auf der Insel Batjan vor Anker ging [6]). Der Sergeant TEEKE PIETERSZ., welcher das Fort Barneveld befehligte, machte kurzen Prozess, indem er, mit Hülfe des Sultans von Batjan, DAMPIER samt seiner Mannschaft gefangennehmen und nach Ternate bringen liess. Der dortige Gouverneur, PIETER ROOSELAAR, bewies jedoch eine gänzlich abweichende Auffassung der Angelegenheit. Der Sergeant wurde in Arrest abgeführt, seines Dienstes entlassen und darauf nach Batavia gesandt. DAMPIER wurde dagegen mit Auszeichnung behandelt; bei dem Hauptmann SCHACHT einquartiert, nahm er bei allen Mahlzeiten seinen Sitz neben diesem ein. Der Chronist unter-

---

1) FUNNEL, l. c. pag. 193.

2) Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 188.

3) Aus den Mitteilungen von F. VALENTIJN (Oud en Nieuw Oost Indien. II. 2. 1724, p. 260) geht hervor, dass die Amtsführung von Coyett durchaus nicht einwandfrei war.

4) Es darf nicht übersehen werden, dass der „St. John" ohne Seepass, den natürlich Dampier behalten hatte, in Amboina anlangte. Man wäre daher vollständig im Rechte gewesen, die Leute als Seeräuber zu behandeln, was sie ja auch in Wirklichkeit waren.

5) WOODES ROGERS. A Cruising Voyage round the World. London 1712, p. 149, 150.
GEORGE SHELVOCKE. Voyage round the World. 2d ed. London 1757, p. 179.

6) A. HAGA, l.c. pag. 188.

lässt es aber nicht zu bemerken, dass DAMPIER die ihm erwiesenen Freundlichkeiten zuweilen „met weinig beleefdheid en dankbaarheid beantwoord en zich niet geschaamd heeft, zeer kwalijk .... daarvan te spreken" [1]).

Die Fahrt nach Batavia wurde in Gemeinschaft mit dem abtretenden Gouverneur von Ternate unternommen. Sehr bald nach der am 26. Juli 1706 erfolgten Ankunft bewilligte die Indische Regierung sämtliche Forderungen auf Schadenersatz, welche DAMPIER gestellt hatte [2]). Ja, noch mehr! Am 2. August wurde sogar beschlossen, die Angelegenheit des Sergeanten TEEKE PIETERSZ. dem Staatsanwalt zu übergeben, trotzdem jener mit vollstem Rechte sich auf den zwischen der Ost-Indischen Kompanie und dem Sultan von Batjan geschlossenen Vertrag berief.

Gegen Ende des Jahres 1707 traf DAMPIER wieder in England ein.

**Baltus van Santen** 1706.

Dem Steuermann BALTUS VAN SANTEN wurde im Jahre 1706 vom Gouverneur von Ternate der Auftrag erteilt auf der „Nova Guinea" in den papuanischen Gewässern zu kreuzen. Mit dieser Fahrt wurde eine genaue Aufnahme bezweckt, weshalb in der Instruktion ausdrücklich hervorgehoben wurde, dass es nicht auf grosse Eile, sondern vielmehr auf Genauigkeit ankomme. Die von P. A. LEUPE veröffentlichte Segelorder erweckt aus dem Grunde bereits unser Interesse, weil sie bekundet wie vortrefflich man damals in Ternate, in schreiendem Gegensatz zu späteren Jahrzehnten, orientirt war [3]). Da LEUPE aus dem Journal nur äusserst wenig mitteilt, ist man gezwungen sich an diese Instruktion zu halten. Der eingeschlagene Kurs lässt sich auf der oben (p. 145) abgedruckten Karte (Fig. 28) gut verfolgen [4]).

Am 11. August wurde die Reede von Ternate verlassen, um zunächst nach Maba an der Südostküste von Halmahera zu segeln. Von hier aus wurde nach der Insel Gébé Kurs gesetzt, die VAN SANTEN am Abend des 15. wieder verliess. Die Fahrt sollte zwischen Kap „Suki Bali" [5]) und „Battenpali" [6]) sowie „Wackjoel" [7]), und ferner zwischen „Battenpali" und „Alancatouw" [8]) hindurchgehen, bis auf $^1/_4$ Meile Entfernung im Osten von „Gumute" [9]). Von hier aus sollte er alsdann in SE. z. S. „Gamme" [10]) zu erreichen suchen, wobei zu beiden Seiten kleinere Inseln liegen blieben. Sobald das Südwestkap von „Gamme" 1 Meile S. z. E. entfernt sich befinde, sei geradewegs in S. zu segeln, um darauf die SW-Spitze von „Neeuw" [11]) zu umfahren und zwischen dieser Insel und Batantá bis zum Ende hindurchzusegeln. Alsdann habe man nach Süden zu wenden, um die Sagewin-Strasse längs der NW-Seite von Salawati zu durch-

---

1) F. VALENTIJN. Oud en Nieuw Oost Indien. I. 2. 1724, p. 365.

2) Die „Heeren Bewindhebbers" der O.I. Kompagnie waren von dem Auftreten der Indischen Regierung nichts weniger als erbaut. In dem Schreiben vom 23. August 1708 wird denn auch geradezu gesagt, dass DAMPIER einfach als Seeräuber hätte behandelt werden müssen und dass es ihre Aufgabe gewesen wäre, etwaige daraus sich ergebende Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen. (A. HAGA, l. c. pag. 189).

3) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 248—252.

4) NICOLAAS STRUYCK. Vervolg van de beschrijving der Staartsterren. Amsterdam 1753, bei p. 164. Der Verfasser dieser aus dem Jahre 1722 stammenden Karte ist unbekannt.

5) Unbekannt. 6) Batan Palé oder Batan Pali. 7) Waglol [Wakjol].

8) Unbekannt, wahrscheinlich Menjaifun [Mumai Sepatan].

9) Mutu, auch Tomaku oder Temaguju genannt. 10) Gaman.

11) Jèf Njé oder Mios Mansār [Mansuar], das King Williams Island von Dampier.

fahren. Nachdem Sagewin erreicht, gehe der Kurs nach den westlichen „Deene"-Inseln [1]) und von hier aus in S. z. E. nach den „Schildpads Westelijkste Eilanden". Sobald diese passirt seien, werde in SW. auf die am weitesten östlich von Misol liegenden Eilande zugesteuert, bis man sich denselben bis auf 2 Meilen NW. z. N. genähert habe. Hierauf sei Kurs nach den im SE. von Misol liegenden Inseln zu nehmen, um sich ihnen bis auf $1^1/_2$—2 Meilen zu nähern und zwar bis man die Insel „Wayabling" [2]) gerade in N. in $^3/_4$ Meile Entfernung gewahre. Dieses Eiland liege SE. z. S., 4 Meilen vom Kap „Demu" entfernt. Nunmehr werde der Kurs ein nach WNW. gerichteter, um Misol bis auf einem Abstande von $1^1/_2$—2 Meilen an Steuerbordseite zu bekommen, wobei die Inseln „Floggoff" [3]) und „Waaff" [4]) nahe an Steuerbordseite bleiben müssten, bis das Westkap von Misol N. z. E. in $2^1/_2$ Meilen vom Schiffe sich befinde und die „Canaris" [5]) in NW. z. W. gegen $3^1/_4$ Meilen entfernt lägen. Sobald man das Westkap von Misol passirt habe, sei längs der Nordküste nach dem Dorf „Waygamme" zu fahren [6]).

Um nun „Popa" [7]) zu erreichen, müsse man erst N. z. E. segeln, wobei „Soffon" an Backbord- und „Welkeria" [8]) an Steuerbordseite liegen gelassen werde. Nachdem das Ostkap von „Popa" erreicht, gelange man, längs der Nordküste segelnd, endlich an das NW-Kap. Zwischen der Insel „Tullop" [9]) und dem Westkap hindurch, könne man an das Südkap gelangen und von hier aus nach der Insel „Boo" [10]) hinübersetzen, worauf alsdann in NE-Richtung „Gagy" [11]) und ferner „Geby" [12]) mit „Johi" [13]) und Uta, und schliesslich die Bucht von Maba zu erreichen sei.

In wiefern der Auftrag im Einzelnen zur Ausführung gelangte, ist unbekannt geblieben, nur so viel wissen wir, dass VAN SANTEN am 1. Oktober vor dem Dorfe Buli an der Ostküste von Halmahera wieder vor Anker ging.

**Woodes Rogers 1710.**

Einige Kaufleute in Bristol hatten im Jahre 1708 zwei Schiffe, den „Duke" und die „Dutchess", für einen Beutezug gegen die Spanier im Stillen Ozean, ausgerüstet. Das erstcrwähnte wurde von WOODES ROGERS, dem zugleich der Oberbefehl übertragen worden war, geführt, während das zweite unter dem Kommando von STEPHEN COURTNEY stand. WILLIAM DAMPIER, der sich in ziemlich reduzirten Verhältnissen befand, hatte sich dazu hergeben müssen, dem Geschwader als Oberpilot Dienste zu leisten. Wir können den Schiffen auf ihren abenteuerlichen Raubfahrten nicht folgen, doch möge hervorgehoben werden, dass zwei der genommenen Fahrzeuge behalten wurden. Das eine, die „Hâvre de Grâce" erhielt den Namen „Marquis", während die „Nuestra Señora de la Incarnacion del Desengaño" in einen „Bachelor" umgetauft wurde.

Die hauptsächlichste, wenn auch recht mangelhafte Quelle über dieses Unternehmen, ist das Werk von WOODES ROGERS [14]). Das fast gleichzeitig erschienene Buch eines anderen

---

1) Déni. 2) Wajaban. 3) Sagof (Slogost auf der Karte von Tirion).
4) Wāf. 5) Kanari-Inseln. 6) Waigama.
7) Gemeint ist Kofiau, das bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts fast immer als Popa angesprochen wurde.
8) Sassen und Malkeri auf der Karte von Tirion. 9) Kalap (Kalefan auf der Karte von Tirion).
10) Popa. 11) Gag. 12) Gébé. 13) Ju.
14) WOODES ROGERS. A Cruising Voyage round the World: First to the South-Sea, thence to the East-Indies, and homewards by the Cape of Good Hope. Begun in 1708, and finished in 1711. London 1712 p. 376—378 ff., auch: Voyage autour du Monde. Commencé en 1708, et fini en 1711. II. Amsterdam 1716, p. 94—96; Life aboard a British

Teilnehmers, EDWARD COOKE, ist noch weniger geeignet unsere Ansprüche zu befriedigen [1]).

Nach dem Verlassen der amerikanischen Küste wurde auf der Fahrt durch die Südsee die Insel Guam am 10. März 1710 erreicht und am 21. desselben Monats wieder verlassen, um Ternate aufzusuchen. Am 10. April fuhr das Geschwader an einer niedrigen, mit Bäumen bedeckten, unter 2° 54′ N. liegenden Insel — wohl Tobi [Lord North] [2]) — vorbei. Drei Tage später tauchte ziemlich hohes Land im WSW. auf, als man sich unter 1° 54′ N. befand. Am nächsten Tage, dem 14. April, wurde in WNW. ein anderes Land bemerkt, das für Celebes angesehen wurde. Als man am folgenden Tage näher herankam, wurde erkannt, dass die zuerst gesehene Insel Halmahera und die tags zuvor gewahrte Morotai war. Mit dem 17. April trat stürmisches Wetter ein, der Westwind erwies sich der Erreichung des Zieles hinderlich, und infolge der aus dem Norden kommenden Strömung wurden die Schiffe südwärts getrieben, so dass es nicht gelang Morotai zu umfahren. Dabei hatten der „Duke", sowie der „Marquis" von dem im Raume stehenden Wasser zu leiden, besonders auf dem erstgenannten Schiffe, wo die Mannschaft unausgesetzt an den Pumpen stehen musste. DAMPIER gab die Erklärung ab, dass falls Ternate oder die Insel Tula [3]) verfehlt würde, es an einer weiteren Gelegenheit sich in dieser Gegend zu verproviantiren fehle und es insbesondere ganz unmöglich sei, an der Küste von Neu-Guinea Lebensmittel zu erlangen.

Inzwischen glückte die Einfahrt in die Molukken-See und als die Schiffe sich am Morgen des 2. Mai etwa 3° westlich von Halmahera befanden, wurde zum zweiten Male der Versuch gemacht Ternate zu erreichen. Am nächsten Tage wurden einige Inseln bemerkt, die, wie man glaubte, im NE. von Celebes lägen. In der Tat können damit nur die Sangi-Inseln gemeint gewesen sein, und die sich bei COOKE findende Breitenangabe 0° 50′ N. giebt keinen Sinn.

Bis zum Vormittage des 7. herrschte gutes Wetter, dann zog aber ein starkes Gewitter auf und wurde das Geschwader am nächsten Tage von einer mächtigen östlichen Strömung ergriffen, die keinen anderen Ausweg zuliess, als durch die Gilolo-Passage zu segeln. „The 14th in the Evening we saw the Land of *Papous*, which is high cragged Land, and inhabited by Blacks", womit nur Waigëu gemeint sein kann. Die Fahrt wurde in südlicher Richtung fortgesetzt, und man passirte während derselben eine Menge Inseln. Am 18. wurde ein Vorgebirge bemerkt, das man für das Kap von Neu-Guinea [4]) und die Südspitze von Halmahera (sic!) ansah. Zu beiden Seiten wurden Inseln bemerkt. Am Mittage wurde die Breite zu 2° S., bestimmt, so dass das Geschwader sich bereits auf der Höhe von Misol befinden musste. Am 20. Mai meinte man noch immer die „hohen Gebirge von Neu-Guinea" zu sehen, doch behielt DAMPIER mit der von ihm geäusserten Ansicht, dass es diejenigen von Ceram seien, Recht. Die Mittagsbreite wurde zu 3° S. bestimmt [5]). Am folgenden Tage gelangte man in die Nähe von Ceram, und nunmehr wurde in westlicher Richtung durch die Ceram-See gesegelt. Am

---

Privateer in the time of Queen Anne; being the Journal of Captain WOODES ROGERS, Master Mariner. With Notes and Illustrations by C. ROBERT LESLIE. London 1889. Hier wird aber dieser Teil der Fahrt mit Stillschweigen übergangen.

1) EDWARD COOKE. A Voyage to the South Sea, and Round the World. Performed in the Years 1708, 1709, 1710 and 1711. London 1712, p. 448—449.

2) Sie befindet sich in Wirklichkeit unter 3° 2¾′ N.

3) Unverständlich. Die Sula-Inseln können doch schwerlich gemeint gewesen sein.

4) Das wäre also das sogen. Kap Mabo, die Westspitze von Batantá.

5) COOKE verlegt diese Beobachtungen auf den 18. Mai.

Morgen des 24. glaubte ROGERS sich auf der Höhe von Buru zu befinden, mit welcher Ansicht aber die Mittagsbreite von 4° 33′ S. im Widerspruch steht. Ohne es bemerkt zu haben, war man bereits an dieser Insel vorbeigesegelt und man tat nur gut den Beschluss zu fassen, nun nicht weiter nach ihr Umschau zu halten, sondern nach der Buton-Strasse Kurs zu setzen. Hier hoffte man nämlich so viel Lebensmittel zu erhalten, um damit bis Batavia reichen zu können. Am 25. gelangte man in 5° S. an die Tukan Bèsi-Inseln. Mit den am nächsten Morgen an Bord kommenden Eingeborenen wurden freundschaftliche Beziehungen angeknüpft, worauf eine Pinasse nach dem Dorfe abging, um gegen Zeuge, Messer, Scheeren u. s. w. Kokosnüsse und andere Früchte, sowie Mais und Hühner zu erhandeln. Die Bewohner nannten die östlichste Insel dieser Gruppe Vanseat, womit Wantji-Wantji [1]) gemeint ist. Die darauf folgende wurde als Capota [Kapota] und die westlichste als Cambawer, wohl Kamboda, bezeichnet.

Nachdem man auf den von DAMPIER erteilten Rat hin den Sultan von Buton von der bevorstehenden Ankunft der Schiffe in Kenntnis gesetzt und ein freundlicher Empfang zugesichert worden war, gingen die Schiffe dorthin ab. Nach Einnahme von Proviant, wurde am 8. Juni die Weiterfahrt angetreten und durch die Buton-Strasse gesegelt. Am 10. konnte bereits die Saleyer-Strasse passirt werden, worauf die Ankunft auf der Reede von Batavia am 25. Juni erfolgte. Hier wurden die Schiffe auf der Insel Hoorn kalfatert, mit Ausnahme des „Marquis", der kondemnirt werden musste. Am 23. Oktober konnte die Heimfahrt angetreten werden und am 23. Juli 1711 liessen die Schiffe ihre Anker auf der Reede von Texel fallen. Erst Anfang Oktober gelangten sie in ihre Heimat zurück.

**John Welbe** 1713—1716.

Im Jahre 1713 entwarf JOHN WELBE, der DAMPIER auf einer Fahrt durch den Stillen Ozean begleitet hatte, den Plan zu einer vollständigen Entdeckung der Terra Australis. Das Ministerium überwies ihn der Admiralität, welche ihn später der 1711 gegründeten Englischen Südsee-Kompanie [2]) überwies [3]). Eine von dieser mit der Prüfung betraute Kommission erachtete „the matter out of their bounds". Die Vorschläge gipfelten nämlich darin, dass man den Versuch machen sollte, die 150 Jahre zuvor von den Spaniern entdeckten Salomo-Inseln aufzusuchen. Dort sollten einige Eingeborene gefangen und nach England gebracht werden, um ihnen die englische Sprache beizubringen, worauf sie als Dolmetscher bei der Untersuchung und Besiedelung jener Inseln Verwendung finden sollten. Eine derartige Fahrt sollte alsdann nach Neu-Guinea unternommen werden, das damals noch als ein Teil der Terra Australis betrachtet wurde, und mit den Bewohnern dasselbe Experiment wiederholt werden. WELBE erneuerte mehrmals seine Vorschläge, zuletzt im Jahre 1716, ohne jedoch beim Publikum Gehör zu finden. Ebensowenig wurden seine Eingaben an den König und die Admiralität einer Antwort gewürdigt [4]).

---

1) Pulu Wantjé oder Wangi-Wangi.

2) Hiermit wäre zu vergleichen: A View of the Coasts, Countries, and Islands within the limits of the South See Company: containing an Account of the Discoveries, Settlements, Progress, and Present State ... Collected from the best Authors. London 1711.

3) JAMES BURNEY. A Chronological History of the Voyages and Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean. IV. London 1816, p. 486.

4) BURNEY, l.c. pag. 517, 518.

Erst dem 19. Jahrhundert blieb es vorbehalten Leute zu finden, die diesen Projektenmacher ernst nahmen. Auf die Frage, woher denn WELBE der doch nirgends anderswo gewesen war, als sein weit besser unterrichteter Reisegenosse, seine Wissenschaft haben sollte, sind weder E. A. PETHERICK [1]), noch G. B. BARTON [2]) imstande gewesen, eine befriedigende Antwort zu erteilen.

**Frans Reaal** 1716—1717.

Der Gouverneur von Ternate, JACOB BOTTENDORP, sah sich im Jahre 1716 veranlasst bei dem Sultan von Tidore Beschwerde zu führen über Handlungen seiner „Untertanen" auf Neu-Guinea, die sich wiederholt räuberischer Überfälle schuldig gemacht hatten. Dieser gab darauf die Erklärung ab, dass er ausserstande sei die Schuldigen zu bestrafen, da er sie nicht kenne. Zudem aber seien die dortigen Eingeborenen so wilde Menschen, dass sie sich nicht einmal gescheut hätten, seinen für dieses Gebiet ernannten „Unter-König" ums Leben zu bringen.

Es ist nicht bekannt, ob die Fahrt von FRANS REAAL mit diesen Vorgängen in unmittelbarer Verbindung steht. Am 8. Dezember erhielt er den Befehl auf dem Schiff „Mataramsche Erfprins" an den Küsten von Halmahera und Morotai zu kreuzen und darauf die Inseln Muor, Gébé, Gag, die Südküste von Waigëu, Gaman, Batantá, die Nordwestküste von Salawati, Misol, Popa [3]), Boo, sowie das an der Westküste von Halmahera gelegene Eiland Damar zu besuchen. REAAL brachte es nicht weiter als bis Batan Palé und einigen im Süden von Waigëu gelegenen Inseln, als er am 26. Januar 1716 durch stürmisches Wetter gezwungen wurde nach Ternate zurückzukehren [4]).

**Jacob Roggeveen** 1722.

Über die beiden Erdumsegelungen, die von den Niederländern in 17. und 18. Jahrhundert um das Kap Hoorn herum unternommen worden sind, hat ein Unstern gewaltet. Beide haben das erhoffte Ziel nicht erreicht und beide Unternehmer wurden in Batavia um ihr Hab und Gut gebracht. JACQUES LE MAIRE sollte auch noch um den Lohn für seine Entdeckungen gebracht werden, indem man sein Journal unter fremder Flagge segeln liess, während dasjenige ROGGEVEEN's verborgen gehalten wurde, so dass die nachkommenden Geschlechter auf sehr mittelmässige und wenig zuverlässige Reisebeschreibungen angewiesen blieben, welche die Deutung der entdeckten Inseln ausserordentlich erschwerten, wenn nicht gar unmöglich machten.

JACOB ROGGEVEEN wurde im Januar 1659, als der Sohn des obengenannten ARENT ROGGEVEEN (pag. 113), zu Middelburg geboren [5]). Als Dr. jur. begab er sich in den ersten Jahren des 18. Jahrhunderts nach Indien, wurde 1712 Mitglied des Gerichtshofes in Batavia, kehrte aber bereits 1714 nach seiner Vaterstadt zurück [6]). Über den Anlass zu seiner Ent-

---

1) Proposals made to the British Government to colonize the Southern Continent, in the 16th and 17th centuries. The Torch and Colonial Book Circular. I. London 1887—88, p. 91—92.

2) History of New South Wales, from the Records. I. Sydney 1889, p. 567—569.

3) Gemeint ist Kofiau.

4) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 252—253.

5) Dagverhaal der ontdekkingsreis .... p. XI.

6) F. VALENTIJN. Oud en Nieuw Oost Indien. III. 2. 1726, p. 71.

deckungsreise bestehen zwei Lesarten. Die eine will wissen, dass ein gewisser JEAN PIERRE PURRY im Jahre 1717 der Ost-Indischen Kompanie den Plan unterbreitet habe eine Kolonie auf Nuijtsland — dem östlichen Teile der Südküste von Australien — zu gründen. Hier abgewiesen, habe er sich an die West-Indische Kompanie gewandt, wo er mehr Entgegenkommen gefunden und die alsdann die von ROGGEVEEN geleitete Expedition ausgerüstet habe [1]). Wie müssen diese Annahme als unzutreffend zurückweisen. Erstens ist in der PURRY'schen Schrift von ganz anderen Dingen die Rede. Zweitens wird weder in dem entscheidenden Schiffsrat vom 3. Juni 1722, noch an einer anderen Stelle des Journals von dem Nuijtslande gesprochen. Drittens aber geht aus dem Protokoll des Zehnerausschusses der West-Indischen Kompanie vom 10. April 1721, mit nicht misszuverstehender Deutlichkeit hervor, dass der Plan zu der Fahrt von ROGGEVEEN entworfen worden war [2]).

Nach einer anderen Lesart, und diese scheint mir die richtige zu sein, soll ARENT ROGGEVEEN auf seinem Sterbebette noch seinem Sohne die Verwirklichung seiner Pläne ans Herz gelegt haben [3]). In der Tat sind es diese, welche dem Unternehmen zugrunde gelegt wurden, wie es denn auch nicht bedeutungslos erscheint, dass das führende Schiff den Vornamen des Vaters trug. Allerdings war es schr spät geworden ehe JACOB die entscheidenden Schritte tat, um den Gedanken zur Ausführung zu bringen, denn als die West-Indische Kompanie im Jahre 1721 die Mittel zu dem Unternehmen hergab, zählte er bereits über 62 Jahre.

Die ersten Angaben über die in Rede stehende Fahrt brachte F. VALENTIJN, der jedoch nur wenige Einzelheiten, die er dem Kapitän des „Arend", JAN KOSTER, zu verdanken hatte, mitteilt [4]). Nach seiner Behauptung waren die Schiffe gar nicht nach dem Südlande bestimmt gewesen, sondern nach gewissen Gold-Inseln, welche unter 56° S. liegen sollten, die man aber nicht habe auffinden können, obwohl man noch 10° darüber hinausgesegelt sei [5]).

Ein Jahr später erschien alsdann ein in drei Auflagen verbreitetes Werkchen, das bisher keine Verwertung gefunden hat [6]). Unter den Initialen **T. D. H.** berichtet ein Anonymus

---

1) Histoire générale des Voyages. XVI. La Haye 1758, p. 4. Historische Beschryving der Reizen. XVIII. Amsterdam 1759, p. 292.

2) Mémoire sur le pais des Cafres et de la terre de Nuyts. Amsterdam 1718 und Second Mémoire sur le Pais des Caffres, et la Terre de Nuyts, servant d'éclaircissement aux propositions faites dans le premier, pour l'utilité de la Compagnie des Indes Orientales. Amsterdam 1718. Beide Broschüren sind in das Holländische übersetzt worden und erschienen zu Amsterdam 1718 u. d. T. „Aanmerkingen; betreffende de kust der Kaffers, en het Landt van Pieter Nuyts" und „Tweede Aanmerkingen; betreffende de kust der Kaffers, en het Landt van Pieter Nuyts". Die erste dieser beiden Schriften war an den Generalgouverneur CHRISTOFFEL VAN SWOL gerichtet worden, der die Eingabe ablehnend beantwortete mit der Bemerkung, dass die „Edele Oostindische Maatschappij, reeds land te veel had." Die zweite war der Ost-Indischen Kompanie in Holland übergeben worden, fand aber ebensowenig Berücksichtigung (*B.* Ontdekking der Landen van de Zuidpool. Boekzaal der geleerde Wereld en Tijdschrift voor de protestantsche Kerken van het Koningrijk der Nederlanden. Amsterdam 1820. I. p. 562. Anm. 2.)

3) CARL FRIEDRICH BEHRENS. Der wohlversuchte Südländer... p. 4. DE B***. Histoire de l'expédition de troix vaisseaux. I. p. 9.

4) Oud en Nieuw Oost Indien. III. 2. Dordrecht—Amsterdam 1726, p. 71.

5) Die Angabe, dass ROGGEVEEN bis in so hohe Breiten gelangt sei, hat sich als unzutreffend herausgestellt, denn wie das Journal ergiebt, liegt der südlichste Punkt, welcher erreicht wurde, unter 60° 44'. Dagegen erscheint es wohl glaubhaft, dass man nach Gold suchte, da einesteils die Mitteilungen von DE QUIROS noch immer in den Köpfen der Leute herumspukten (siehe auch Tweejarige Reyze... p. 2) und anderenteils das Journal von „Willem Cornelis Schouten" benutzt wurde, in welchem gleichfalls von diesem Metall die Rede ist.

6) Nauwkeurig Verhaal van de Reize, door drie Schepen in 't Jaar 1721 gedaan op order van de Ed. Heeren Bewindhebberen van de West-Indische Compagnie in Holland, om eenige tot nog toe onbekende Landen, omtrent de

über die Erlebnisse der Expedition auf Grund der Niederschrift einer der Wenigen der „Afrikaansche Gallei", denen das Glück beschieden war „die vaterländischen Schornsteine wieder zu erblicken".

Nach Ablauf eines Jahres tauchte ein neues Buch auf, dessen Autor sich ebenfalls in Dunkel hüllt, und das es im Laufe der Jahre zu 4 Auflagen brachte. Der Verfasser muss an der Fahrt, und zwar an Bord des „Arend", teilgenommen haben, wenngleich nahe Beziehungen zu dem vorgehenden Werke unverkennbar sind, mit dem es in den Hauptpunkten übereinstimmt und auch die meisten Irrtümer gemein hat [1]). Diese Beschreibung wurde während einer geraumen Zeit als die Hauptquelle angesehen, ja R. G. BENNET und J. VAN WIJK gaben dasselbe sogar für das echte Journal ROGGEVEEN's aus, trotzdem darin aus der feindseligen Gesinnung gegen diesen kein Hehl gemacht wird [2]). Das Buch erhebt überhaupt gar nicht den Anspruch ein Journal zu sein, wie denn auch der Autor in der Einleitung (pag. 3) geradezu sagt: „Om den Lezer niet lastig te vallen met een Dagverhaal van courssen, winden en stroomen, waar aan den meesten niet gelegen legt, en dat van weynig vermaak is, zal ik alleen het aanmerkenswaardigste voorstellen." In dem Bestreben sich interessant zu machen und zugleich Anknüpfungspunkte für seine breiten Auseinandersetzungen zu finden, die mit der Reise in gar keinem Zusammenhange stehen, macht er sich grober Unwahrheiten schuldig. So lässt er das Geschwader die Magalhães-Strasse durchfahren, einzig und allein zu dem Zwecke, um auf 7 Seiten von anderen Fahrten durch diese Meerenge berichten zu können.

Nunmehr erscheint der Mecklenburger CARL FRIEDERICH BEHRENS, der in seiner Eigenschaft als Unteroffizier die der Expedition mitgegebene Truppe befehligte, auf der Bildfläche. In seinem zuerst erschienenen Schriftchen ist von der Fahrt noch, entgegen dem Titel, sehr wenig die Rede [3]). Es wird uns noch später beschäftigen. Seine eigentliche Reisebeschreibung von der drei Ausgaben vorhanden sind [4]), wurde in der deutschen Sprache herausgegeben. In der anonymen, jedoch CHARLES DE BROSSES zugeschriebenen und durch

---

Zuidzee gelegen, op te zoeken. Waar in alles (sic!) wat haar op de Reyze, van haar uitgaan tot haar terugkomst toe, is wedervaren, word aangetoont; als mede veele wonderlijke manieren, gewoontens, en zeden der ontdekte volkeren &c. Johannes van Septeren. Te Amsterdam 1727. Tweede druk, verbetert. Amsterdam 1727. (Univ. Bibl. Leiden).

Het waare en nauwkeurige Journaal der Reise, door drie Schepen in 't Jaar 1721 gedaan... Amsterdam 1727. (3. Aufl. des Kort en Nauwkeurig Verhaal).

1) Tweejarige Reize rondom de Wereld, Ter nader ontdekkinge der Onbekende Zuydlanden, Met drie Schepen, in het Jaar 1721 ondernomen door last van de Nederlandsche Westindische Maatschappij, waar in het wedervaaren en de Rampen op de Reyze verhaald, en de bezeylde en nieuw ontdekte Landen en Eylanden, met derzelver Bewoonders, beschreven worden... p. 66—69. Dordrecht 1728. G. VAN BRAAM. — 2. Aufl. Dordrecht 1758. H. DE KONING. — 3. Aufl. Dordrecht 1764. — 4. Aufl. Amsterdam 1774. ALBR. CORNELISZ.

2) Verhandeling over de Nederlandsche Ontdekkingen in Amerika, Australiën, de Indiën en de Poollanden. Nieuwe Verhandel. Prov. Utrechtsch Genootsch. van K. en W. VI. Utrecht 1830, p. 92. Später hat J. VAN WIJK übrigens diese Ansicht aufgegeben. (Iets over de Reize om de Wereld van JACOB ROGGEVEEN. Algemeene Konst- en Letterbode. Haarlem 1836. I, p. 34). Er stellt zugleich fest, dass bei der Beschlagnahme der Schiffe in Batavia nur dem „Schipper BOUMAN zijn gelaten zijne dagelijksche aanteekeningen" (l. c. pag. 38).

3) Nader onderzoek door KAREL FREDERIK BEHRENS. En bericht von zijne reyze naar de Zuid-Landen gedaan, in dienst van de E: West-Indische Compagnie, in den Jare 1721 enz. Thans volgens eigen ondervinding ten beste opgedragen aan de E: Oost-Indische Compagnie van Hollandt. t'Amsterdam 1732. Gedruckt voor den Autheur. (Univ. Bibl. Leiden).

4) Der wohlversuchte Süd-Länder, das ist: ausführliche Reise-Beschreibung um die Welt. Worinnen von denen Canarischen- und Saltz-Inseln, Brasilien... gehandelt wird. Leipzig 1738. Die erste, völlig gleichlautende Ausgabe erschien 1737 zu Leipzig und eine andere, wenig davon abweichende, in demselben Jahre zu Frankfurt a. M.

Zusätze vermehrten, französischen Übersetzung wird seine Name verschwiegen. Auch BEHRENS ist ein Schwätzer, der gern aufschneidet. Als Soldat lässt er seiner Neigung die Zügel schiessen und erfindet Gefechte, wo es sich nur um Begegnungen, die nicht einmal feindlicher Natur waren, handelt. Im übrigen ist sein Buch eine nicht ganz zu verwerfende Quelle Längen- und Breitenbestimmungen haben, ebenso wie bei seinen Vorgängern, eine nachlässige Behandlung erfahren [1]).

Es konnte daher nicht Wunder nehmen, dass das so beschaffene Material zu lebhaften Kontroversen und auch zu einer Verurteilung der Tätigkeit ROGGEVEEN's, der selbst noch nicht zum Worte gelangt war, den Anlass bot. Wir können uns der Mühe für überhoben erachten auf diese Schriften des Näheren einzugehen, da sie für das Gebiet, auf welches wir uns zu beschränken haben, von ganz geringer Bedeutung sind. Ein Gutes hatte die Diskussion aber zur Folge, nämlich, dass von Erfolg gekrönte Nachforschungen nach dem Verbleib von ROGGEVEEN's Journal angestellt wurden. Das Verdienst, die Anregung gegeben zu haben, soll J. VAN WIJK unbestritten bleiben. Bald nach dem Wiederauffinden wurde das Tagebuch veröffentlicht [2]), das in besonders günstiger Weise gegen die früheren Darstellungen absticht. Von der nunmehr gebotenen Gelegenheit die bestehenden Widersprüche zu lösen und damit die Reiseroute endgültig festzulegen, wurde sehr spät Gebrauch gemacht; es geschah erst durch C. E. MEINICKE im Jahre 1874 [3]).

Das aus den Schiffen „Arend" (111 Mann, 36 Kanonen), „Thienhoven" (100 Mann, 28 Kanonen) und „Afrikaansche Gallei" (60 Mann, 14 Kanonen) bestehende Geschwader verliess am 1. August 1721 die Reede von Texel, um zunächst auf dem Wege um das Kap Hoorn herum den Stillen Ozean zu gewinnen.

Überaus verhängnisvoll sollte für die Expedition der Umstand werden, dass sie verbrecherischen Lieferanten in die Hände gefallen war. Das Protokoll des am 14. Februar 1722 abgehaltenen Schiffsrates giebt hierüber Auskunft. „Es muss für erforderlich erachtet werden bei der Insel La Mocha anzulegen, um dort eine reichliche Menge Erbsen und Bohnen einzunehmen. Denn in Anbetracht des Umstandes, dass die mitgenommenen Erbsen bereits sehr alt und in Gährung übergegangen sind und somit nach Ablauf von 5—6 Monaten beinahe ungeniessbar und zugleich äusserst nachteilig für die Mannschaft sein werden, von deren Gesundheit doch das Gelingen der Expedition abhängt, muss Ersatz geschafft werden. Zum zweiten ist der Stockfisch bereits der Gesundheit nachteilig geworden und wird es im Laufe der Zeit in erhöhtem Maasse werden. Zum dritten musste bereits festgestellt werden, dass Hunderte von Pfunden Brotes verdorben sind, und dass es unbekannt ist, wie die Beschaffenheit desselben in den übrigen Brotkammern ist. Ob das Verderben des Brotes dadurch veranlasst worden ist, dass die Kammern nicht gehörig mittelst Feuerwagen getrocknet worden sind (wie dieses bei der Ost-Indischen Kompanie der Brauch ist), darüber lässt sich in diesem

---

1) DE B***. Histoire de l'expédition de trois vaisseaux, envoyés par la Compagnie des Indes Occidentales des Provinces Unies aux Terres Australes en 1721. La Haye 1739. Aux Dépenses de la Compagnie.

2) Dagverhaal der ontdekkings-reis van Mr. JACOB ROGGEVEEN met de schepen den Arend, Thienhoven en de Afrikaansche Gallei, in de jaren 1721 en 1722. Middelburg 1838. Nieuwe Werken van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen. I. N°. VI. Middelburg 1839. XI & 205 pp. Bijvoegselen 20 pp. Karte.

3) JACOB ROGGEVEENS Erdumseglung 1721 und 1722. XI. Jahresbericht des Vereins für Erdkunde. Dresden 1874. Wiss. Theil, p. 28.

Augenblicke kein Urteil fällen..... Zum vierten ist in Betracht zu ziehen, dass die Grütze voller Würmer ist und notwendigerweise von diesem Ungeziefer gereinigt und alsdann gut gelüftet werden muss, sobald wir bei JAN FERDINANDO [1]) angelangt sein werden. Damit ist abermals auf einen grossen Verlust zu rechnen. Endlich ist zu notiren, dass das Gewicht des Fleisches und Speckes nicht mit dem im Viktualienverzeichnis angegebenen übereinstimmt. Den gemachten Aufzeichnungen zufolge enthält jedes Fleischfass 40, 50 und 60 Pfund zu wenig, bei den Speckfässern ist die Differenz nicht so gross, aber doch sehr merkbar . . ." [2]). Der im Laufe der nächsten Monate eintretende schreckliche Zustand findet in den soeben geschilderten Verhältnissen seine Erklärung.

Wir setzen auch bei dieser Fahrt in dem Augenblicke ein, in welchem das auf zwei Schiffe reduzirte Geschwader [3]) sich den Gewässern Neu-Guinea's nähert. Zuvor mögen aber noch einige Stellen aus der Niederschrift des Schiffsrates vom 3. Juni angeführt werden, durch welche der eingeschlagene Kurs seine Begründung findet. Am 2. Juni war das „Eyland van Verkwikking" [4]) entdeckt worden, worauf am folgenden Tage der Schiffsrat zusammenberufen wurde, damit einem Jeden Gelegenheit gegeben werde sein Urteil über den einzuschlagenden Heimweg auszusprechen. „Die Fahrt sei als beendet anzusehen, nachdem die Gründe erkannt worden seien, welche WILLEM SCHOUTEN zu der Annahme eines Südlandes verleitet hatten..... Nunmehr ständen noch die folgenden Wege offen: Erstens soweit nach S. und SW. zu segeln bis veränderliche Winde angetroffen würden, um mit ihrer Hülfe ostwärts zu segeln und darauf Kap Hoorn und Staaten-Eiland zu umschiffen. Zweitens 16° weiter westlich zu fahren und hierauf eine nördliche Richtung einzuschlagen, worauf man zwischen Gilolo und Neu-Guinea hindurch nach Ostindien gelange..... Es ist ernstlich in Betracht zu ziehen, dass die Hochvermögenden Generalstaaten der Ost-Indischen Kompanie das ausschliessliche Recht verliehen haben, die Indischen Meere zu befahren. Wenn daher die Fahrt über die Ostküste von Neu-Guinea hinaus ausgedehnt werde, so würde man damit die Grenzen der Kompanie überschreiten und straffällig werden..... Deshalb sei drittens in Erwägung zu ziehen, ob es nicht besser und zugleich ausführbar sei, einen nach Nova Zeelandia gerichteten Kurs einzuschlagen und von dort aus Kap Hoorn zu erreichen suchen." Auf diese Vorschläge bemerkte JAN KOSTER, dass es ganz unmöglich sei nach Neu-Seeland zu gelangen. Abgesehen davon, dass nicht die geringste Sicherheit gegeben sei, dort einen Ankerplatz, geschweige Lebensmittel und Wasser zu finden, müsse in Betracht gezogen werden, dass nach der Angabe des Chirurgen kaum 30 Mann noch vollkommen gesund seien, so dass die Fahrt um Kap Hoorn herum überhaupt aussichtslos sei. Man sei deshalb gezwungen den Weg über Ostindien zu wählen. Was die Übertretung des Verbotes anbetrifft, sei zu bemerken, dass dasselbe sich richte gegen das gar nicht beabsichtigte Treiben von Handel, „alsoo aan de *noodzakelijkheid*, door eenige souveraine magt (buyten tiranny) geene wet kan voorgeschreven worden, en dat niemand tot het onmogelijke (om zich zelve te verdelgen) te verpligten is." Der Antrag KOSTER's wurde einstimmig angenommen [5]).

Unter dem 18. Juli 1722 heisst es darauf: „Mit Tagesanbruch kam Land in Sicht, das

---

1) Juan Fernandez. 2) Dagverhaal, p. 78, 79.
3) Die „Afrikaansche Gallei" war am 23. Mai 1722 bei der Insel Takapoto (Paumotu-Archipel) gescheitert.
4) Makatea. Paumotu-Archipel.
5) Dagverhaal, p. 173—179, vergl. auch die Darstellung bei BEHRENS, p. 109.

in SE. von uns, etwa 6 Meilen entfernt, lag. Beim Näherkommen zeigte es sich, dass dasselbe aus 2 (oder 3) Inseln, von denen die dritte nur klein war, bestand und die nicht weit ab von Nova Guinea lagen, dessen Küste nach WNW. und NW. z. W. gerichtet war .... Die gegisste Mittagsbreite betrug 2° 4′ S., die Länge 165° 50′ E. von Teneriffa. Wind ESE. und SE.... Heute ist ein Soldat und ein Untersteuermann von der „Afrikaansche Gallei" gestorben ...., so dass die Zahl der Toten 20 beträgt" [1]). Mit diesen Worten, die für uns den Anfang der Darstellung bedeuten, schliesst das Tagebuch. P. A. LEUPE [2]) und A. HAGA [3]) haben es sich bequem gemacht, indem sie diesen Umstand benutzten, um sich über den weiteren Verlauf der Fahrt auszuschweigen. Drei Quellen stehen indessen noch zur Verfügung, die es wohl gestatten ein Bild von den ferneren Ereignissen zu gewinnen.

Wie aus der Angabe von ROGGEVEEN hervorgeht, war man am 18. Juli in die Nähe der sogen. Gardner-Inseln und zugleich in Sicht der Küste von Neu-Mecklenburg [Neu-Irland] gelangt. Am 20. wurden Boote ausgesetzt, um den Versuch zu machen Lebensmittel zu erlangen, aber bereits bei der Annäherung gingen die Eingeborenen zum Angriff über, indem sie mit Speeren und Steinen warfen, sowie auch Pfeile abschossen. Nachdem sie durch Musketenschüsse vertrieben worden waren, konnte der Strand betreten werden, wo aber in den Behausungen nichts anderes, als einige Bataten vorgefunden wurden. Die Eingeborenen werden als hässliche, schwarze, nackt gehende Menschen geschildert [4]). Hierauf wurde die Fahrt in einer westlichen Richtung fortgesetzt. Am 22. Juli stiess man unter 2° 25′ S., 156° 15′ E. v. Ten. auf eine Menge Inseln, deren an die 50 gezählt wurden. Es waren grosse und kleine, hohe und niedrige, die sich nahe einander fanden [5]). Wie bereits seit längerer Zeit erkannt worden ist, sind damit die Admiralitäts-Inseln gemeint gewesen.

Der Schilderung von BEHRENS ist noch zu entnehmen, dass hier das Elend den höchsten Grad erreichte: „Dann wir auf unsern Schiffen fast keine 10. gesunde Menschen mehr hatten, welche darzu weder gehen noch stehen kunten, und sturben derselben täglich 4. bisz 5. Personen hinweg." Was ROGGEVEEN vorhergesagt, traf nun wirklich ein. „Denn das Fleisch war mehrentheils verfaulet und verdorben; man konte es wegen des Gestancks, nicht wohl geniessen; der Stockfisch war so verdorben, dasz einem davor grauete, wann man ihn nur ansahe ....., das Grütze wurde im Kochen bluthroth; das Brot war gantz verschimmelt und von Würmern durchgefressen, so, dasz man unmöglich bey solchen schlechten Proviant das Leben länger erhalten kunte.

Wir giengen derohalten, in Gottes Nahmen auf 2. Grad Süder-Breite ungefehr eine halbe Meil von der vesten Küste, unter 2. Insulen Moa und Arimoa, zu Ancker" [6]). Es geschah dies

---

1) Dagverhaal p. 203, 204. Nach der unrichtigen Darstellung der dem Werke beigefügten Karte von J. DE KANTER hätte ROGGEVEEN an dem genannten Tage bereits unter 146° E. Gr. gelangt sein müssen.

2) De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 199—200.

3) Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. 1884, p. 201—203.

4) Tweejarige Reyse, 2. Aufl. p. 66. Die Behauptung von BEHRENS, dass die Leute hellfarbig seien und langes schwarzes Haar trügen, ist unzutreffend. (Der wohlversuchte Süd-Länder, p. 154, Histoire de l'expédition. I, p. 222). Das „Kort en Nauwkeurig Verhaal" verlegt (p. 11) die Landung auf den 13. Juli.

5) Tweejarige Reyze. p. 66, 67., Kort en Nauwkeurig Verhaal, p. 12.

6) BEHRENS. Der wohlversuchte Süd-Länder, p. 155—156. — In Tweejarige Reyze, p. 68, sowie Kort en Nauwkeurig Verhaal, p. 12, wird die Insel, bei der geankert wurde, Gramoa genannt „dat na mijn gedagten ontrent is, gelyk als het Eylandt dat in de Zeekaart Arimoa wort genoemt" und nicht weit entfernt liegt, „van 't Eylandt Moa, Vel Demoa, dat tot nog toe niet is bewoont." Auch MEINICKE irrt (l. c. p. 34), wenn er meint, dass der eigentliche Name

am 31. Juli. Die Inseln, um die es sich hier handelt, heissen in Wirklichkeit Insu Moar und Insu Manai und sind uns bereits durch die Besuche von IÑIGO ORTIZ DE RETES, JACQUES LE MAIRE und TASMAN bekannt. Als man sich in den Booten nach dem Strande begab, kamen die Eingeborenen in 20 Kanus, mit Pfeilen und Bogen bewaffnet, der Mannschaft bereits entgegen. Am Ufer angelangt wurde sie von einer grossen Menschenmenge umringt. „Het geval nu wilde dat een van het Scheepsvolk met een kogel in een boom smytende, daar op een Kokernoot van den boom viel, die begeerig van hem opgeraapt wierd, waar op de Inwoonders aanstonds naar dezen boom toe liepen, en klommen daar zoo spoedig en gauw naar boven in, gelyk of ze katten waren, waar op ze aan de zelve schudde, en gaven ze aan ons Volk over om ze op te rapen" [1]). Seitdem wurden die Leute in reichlicher Menge mit Früchten versehen, wofür den Eingeborenen als Gegengabe kleine Messer, Tabak und Pfeifen verabreicht wurden. Am Abend vor der Abfahrt wurde noch nach dem damals unbewohnten Insu Manai hinübergerudert, um Pisang und Kokosnüsse einzunehmen. BEHRENS lässt bei dieser Gelegenheit noch ein Gefecht mit den Eingeborenen stattfinden, von dem die anderen Quellen nichts zu erzählen wissen. Es erscheint um so weniger glaubhaft, als ja stets gutwillig das Gewünschte verabfolgt worden war.

Am 14. [15.] August wurden nunmehr die Schouten-Inseln und am 16. [17.] die Linie passirt, worauf am 25. [26.] das Ende von Neu-Guinea, womit diesmal Waigëu gemeint ist, erreicht wurde [2]). Etwas ausführlicher über diesen Teil der Fahrt ist BEHRENS, der es indessen verschmäht Einzelheiten anzuführen, die eine Bestimmung der besuchten Plätze ermöglichen. Er erzählt: „Die Gegend, in welcher wir schifften, lage so voller Insulen, dasz man die Menge derselben nicht zehlen kan. Man gab ihnen also den Nahmen der *Tausend-Insulen*. Die Einwohner derselben seyn Pech-schwartz haben gekrült-wolligen Haar; kurtz dick und untersetzt, unverschämt, hart, wüste, wild von Sinnen und mörderisch" (p. 163). . . . „Wir stunden hier in Zweifel, ob wir zwischen der Menge dieser Insulen die Passage derer Engeländer befolgen, oder aber ob wir nach Ternaten, Tidor und Batjan unseren Cours nehmen sollten [2]), dieweil die letzte Passage nicht so gefährlich schiene als die erste; allein wir haben doch die erste erwählet, um desto mehr Zeit zu gewinnen" (p. 167). Diese Angabe beruht auf einem Irrtume. Nach Ausweis von BEHRENS' eigener Karte, sowie der übrigen Quellen, wurde nicht der Kurs durch die Gaman-Strasse genommen, sondern Waigëu umschifft, so dass der von TASMAN erwählte Weg eingeschlagen wurde.

Am 26. [27.] August gelangte Halmahera [3]), am 28. [29.] Ceram in Sicht, worauf die Schiffe am 29. [30.] vor Buru, wo sie angerufen wurden, anlangten. Von hier aus ging die Fahrt längs der Küste von Buton und darauf von Celebes. Am 9. [10.] September fielen die Anker auf der Reede von Japara an der Nordküste von Java. „Wir hatten schon über 70 Toote gehabt und noch 26 Kranke, die sich weder rühren noch wenden können" schreibt BEHRENS. Soweit die letzteren transportabel waren, wurden sie an Land geschafft und vor-

---

dieser Inseln Kumamba oder Kuramba laute. CH. DE BROSSES beging den grossen Fehler, diese beiden Inseln gar mit den „Burning Isles" von DAMPIER zusammenzuwerfen (Histoire de la Navigation. II. 1756, p. 253., deutsche Ausgabe. II. 1767, p. 459).

1) Kort en Nauwkeurig Verhaal, p. 12.

2) Hiermit ist die 1616 von JACQUES LE MAIRE eingeschlagene Route gemeint.

3) Die Angabe von Tweejarige Reyze, p. 73 und Kort en nauwkeurig Verhaal, p. 12, dass am 26. [27.] Amboina gesehen worden sei, beruht auf einem Irrtum.

trefflich verpflegt, wie es überhaupt der dort anwesende Regierungsvertreter an Entgegenkommen nicht fehlen liess.

Nachdem sich alle Mitfahrenden von den ausgestandenen Entbehrungen wieder einigermaassen erholt hatten, wurde die Reise nach Batavia fortgesetzt, wo die Ankunft am 4. Oktober erfolgte. Unmittelbar darauf wurden die beiden Schiffe auf Befehl des Generalgouverneurs H. ZWAARDECROON beschlagnahmt und sodann samt der Ladung — allen Protesten zum Trotz — öffentlich versteigert. Ebenso wurde ROGGEVEEN gezwungen die Schiffspapiere auszuliefern [1]).

Mit der am 3. Dezember von Batavia abgegangenen Retourflotte musste die Heimfahrt nach Holland angetreten werden. Hiervon liefen zwei Schiffe am 6. Juli 1723 in Middelburg ein, während die übrigen, 2 Tage später, die Reede von Texel erreichten.

Bereits am 12. Juli erschien JEAN DE LA BASSECOUR, der Advokat der West-Indischen Kompanie, in einer Sitzung des Verwaltungsrates der Ost-Indischen, um sich über die dem Geschwader in Batavia widerfahrene Behandlung zu beklagen. Ihm wurde die Antwort zuteil, dass die „Bewindhebbers" sich zurzeit über diesen Fall nicht äussern könnten, da zunächst die zu diesem Zwecke eingesetzte Kommission die Schriftstücke untersuchen und Bericht erstatten müsse [2]). Über den weiteren Verlauf der Angelegenheit ist bisher nicht viel bekannt worden. BEHRENS teilt allerdings mit, dass „diese wichtige Sache, bey denen Herren Staaten-General zwischen denen beeden Compagnien zum Processz gediehen" und dass die West-Indische Kompanie denselben gewonnen habe [3]), doch trifft dies nicht zu. Die Ost-Indische Kompanie wollte es auf einen Prozess nicht ankommen lassen, umsoweniger, als sie es in ihrem eigenen Interesse für wichtiger hielt sich mit der West-Indischen zu einer gemeinschaftlichen Aktion gegen die gerade in demselben Jahre gegründete Kompanie von Ostende zu verbünden [4]). Wie berichtet wird, zahlte sie infolge gütlicher Übereinkunft im Jahre 1723 eine Entschädigungssumme von fl 120.000 [5]). Ebenso wurden auch die in Batavia konfiszirten Schiffspapiere zurückgegeben [6]).

ROGGEVEEN starb zu Middelburg in den ersten Tagen des Februar 1729, im Alter von 70 Jahren.

**Pieter van Woudenberg** und **Adriaan Cagias** 1723.

Im Hinblick auf den Schmuggelhandel und den Diebstahl von Gewürzen wurde im Jahre 1723 auf dem Schiff „Europa", unter der Führung des Fähnrichs PIETER VAN WOUDENBERG und des Unterkaufmannes ADRIAAN CAGIAS, eine Fahrt nach den Inseln Halmahera, Gébé, Waigëu u. s. w. unternommen. Am 16. November wurde Ternate verlassen, während

---

1) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 203.
2) Dagverhaal, p. XXIII.
3) Der wohlversuchte Süd-Länder, p. 188.
4) W. BILDERDIJK. Geschiedenis des Vaderlands, uitgegeven door H. W. TYDEMAN. XI. Amsterdam 1837, p. 60, 225—228. — C. M. BLANKENHEYM. Geschiedenis van de Compagnie van Oostende. Leiden. Inaug. Diss. 1861, p. 39, 40.
5) Nieuwe Werken van het Zeeuwsch Genootsch. der Wetenschappen. I. Middelburg 1839, Voorberigt, p. 23. Wie J. VAN WIJK mitteilt, kam der Vertrag zwischen den beiden Kompanien erst am 2. März 1725 zum Abschluss, er unterlässt aber etwas Näheres über seinen Inhalt mitzuteilen. (Algemeene Konst- en Letterbode. Haarlem 1836. I, p. 36).
6) Dagverhaal, p. VII.

die Rückkehr am 12. März 1724 erfolgte. Wie P. A. LEUPE mitteilt, war diese Reise von nennenswerten Ereignissen nicht begleitet [1]).

**Commelyn** 1725.

Im folgenden Jahre hatte sich der Sengadji von Patani, unterstützt von Leuten aus Galela (Nord-Halmahera), auf einer Flotte von 30 Prauen nach Salawati begeben. Da der Radja sich gerade in dem Dorfe „Mafoort" auf dem Festlande von Neu-Guinea befand, so war die Gelegenheit besonders günstig, um den Ort zu überfallen, der darauf geplündert und verbrannt wurde. Die Frau des Radja wurde nebst 150 Eingeborenen in die Gefangenschaft geschleppt, jedoch später gegen ein aus 104 Sklaven, 2 Bronzekanonen und einem Stück Leinwand bestehenden Lösegeld wieder in Freiheit gesetzt.

Die Kreuzfahrt des Unterkaufmannes COMMELYN nach den Papuanischen Inseln auf dem Schiff „Bonerate" ergab, wie LEUPE mitteilt, keine bemerkenswerten Resultate [2]).

**Pieter Verley** 1727.

Im Jahre 1727 unternahm PIETER VERLEY mit den unter seinem Befehl stehenden Schiffen „Commerrust", „Claarbeek", „Schooteroog" und „Vlaming" eine Fahrt von Ternate aus längs der Westküste von Halmahera bis nach Waigëu. Von hier aus wurde im Osten von Halmahera und Morotai, sowie den Talaut-Inseln gesegelt, um, nach einem Besuch der Südküste von Mindanao, längs den Sangi-Inseln und der Nordküste von Celebes nach Ternate zurückzukehren [3]).

Auf der Hinfahrt wurden nun zwischen Kofiau und Gag vier kleine Inseln entdeckt [4]), die mit den Namen der vier Schiffe belegt wurden. Es sind dies die Doif-Inseln [Jèf Doif], deren genauere Lage jedoch erst im Laufe der letzten Jahrzehnte festgestellt werden konnte. Die Namen dieser unbewohnten Eilande lauten bei den umwohnenden Völkerschaften:

Mios Pi oder Njos Amen = Claarbeek [Klaarbeek].
Mios Pas oder Njos Mōn besar = Schooteroog.
Mios Gīn oder Njos Mōn ketjil = Vlaming.
Mios Ga oder Njos Matop = Commerrust [Kommerrust] [5]).

**Enoch Christiaan Wiggers** 1730.

Im Jahre 1728 hatte AMIR BIFALLILADJIDJ den Thron als Sultan von Tidore bestiegen. Damit wurde dem 10 Jahre währenden Aufstande der Landschaft Patani (SE-Halmahera) gegen ihren Lehnsherrn ein Ende gemacht und zugleich der Friede zwischen Tidore und Ternate geschlossen. Die Ost-Indische Kompanie hatte sich jedoch bei dieser Gelegenheit das Recht ausbedungen ein Fort in dem Gebiete von Patani anzulegen [6]). Man war nämlich zu der

1) De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. d. T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 253—254.

2) l.c. pag. 252—253.

3) P. A. LEUPE. De eilandjes Commerrust, Claarbeek, Schooteroog en Vlaming. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) XI. 1876, p. 160.

4) Es ist indessen daran zu erinnern, dass TASMAN bereits am 25. Mai 1643 diese Inseln bemerkt hatte, als er zwischen Klaarbeek und Kommerrust hindurchfuhr. (s. oben pag. 100).

5) A. WICHMANN. De Doif-eilanden (Jef Doif). Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XVII. 1900, p. 226—233. — Nog eens de Doif-eilanden l. c. (2) XVIII. 1901, p. 225—228). — R. D. M. VERBEEK. Molukken-Verslag. Jaarboek van het Mijnwezen in Ned. O. Indië. XXXVII. 1908. Wet. Ged. p. 197.

6) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884. p. 206.

Einsicht gelangt, dass die Kräfte nicht ausreichten, um die Gewürze ausserhalb bestimmter Gebiete gänzlich auszurotten und deshalb nunmehr darauf bedacht, dem Schmuggel so viel wie möglich vorzubeugen. Der Sitz dieses Handels war aber Patani, durch dessen Bewohner denn auch Jahrzehnte später das Monopol für immer gebrochen worden ist. Der Gouverneur von Ternate, JACOB CHRISTIAEN PIELAT, verband mit dieser Maassregel noch einen anderen Zweck. Der an den Lehnsherrn von Tidore zu entrichtende Tribut bestand zum grössten Teile in Sklaven, und es war dem Gouverneur nicht unbekannt, dass diese in anderen Gebieten geraubt wurden. Durch die Teilnahme eines Postenhalters an derartigen Hongifahrten war nicht allein Gelegenheit geboten in Erfahrung zu bringen, wie es bei solchen Unternehmungen herging, sondern man glaubte auch auf diese Weise genauere Kenntnis über den unerlaubten Gewürzhandel zu erlangen.

Der erste Vertreter, der sich an einer derartigen Fahrt beteiligte, war der Sergeant ENOCH CHRISTIAAN WIGGERS, dessen Journal ein nicht uninteressantes, aber abschreckendes Bild von den Vorgängen entrollt, die in den papuanischen Gebieten gang und gäbe waren. Der genannte Bericht ist von P. A. LEUPE im Auszuge mitgeteilt worden, doch gelang es ihm in nur unvollkommener Weise sich in den arg verstümmelten Ortsnamen zurechtzufinden [1]). Mit etwas mehr Glück geschah dies durch P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA [2]), doch auch jetzt noch bleibt mancher Punkt unaufgeklärt.

Im April 1730 nahm die Fahrt von Patani aus ihren Anfang. Nachdem die Insel Gébé besucht worden war, ging es nach Waigëu, wo die Dörfer Umka, Way, Woo und andere die ihnen auferlegte Steuer gutwillig entrichteten. Am 15. Mai befand man sich auf der an der Nordwestspitze von Neu-Guinea gelegenen Insel Ram. Als hier in die Bäume geklettert wurde, um die Früchte herunterzuholen, erfolgte ein Überfall seitens der Eingeborenen, bei welcher Gelegenheit der Sohn des Kimalaha von Patani in die Gefangenschaft geriet. Schliesslich gelang es jedoch denselben wieder zu befreien, zwei Papuanen wurden dabei erschossen und das Dorf den Flammen übergeben.

Hierauf wurde die Fahrt längs der Nordküste fortgesetzt und am 22. Mai die Bucht von Ās erreicht, wo jedoch der vielen Klippen wegen kein längerer Aufenthalt genommen wurde. An dieser Stelle erwähnt WIGGERS einen Fluss Maga, der bisher nicht wieder ermittelt worden ist [3]), ausserdem aber das Dorf Warsai. Darauf wurde die Bucht Bave aufgesucht, in der die Inseln Mispalu und Nobligani liegen. Es sind dies die Inseln Amsterdam und Middelburg, welche den gemeinschaftlichen Namen Mios Su führen [4]). Auch Amberbaken wird bei dieser Gelegenheit erwähnt, doch liegt diese Landschaft weiter ostwärts. Am 1. Juni langte die Flotte bei der Insel Auri [5]) an. Unweit derselben befand sich ein Dorf Moolbaan [6]) an einer grossen Bucht, vor der zwei kleine Inseln lagen, in der man an geschützter Stelle zu ankern und auch Wasser einzunehmen vermochte. Am 13. wurde die (Insel) Mios Num, von

---

1) De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. l. c. pag. 258—262.

2) Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 363.

3) ODOARDO BECCARI führt hier einen Fluss Samson auf (Cosmos di Guido Cora. III. Torino 1875—76, p. 89). Dagegen nennt J. D. HEVNING ein in der Nähe liegendes Kap Maja. (Jaarboek van de K. Nederl. Zeemacht 1899—1900. 's Gravenhage 1901, p. 433).

4) Die Bezeichnung Mispalu, richtiger Mios Palu findet sich auch wiederholt bei späteren Reisenden.

5) Mios Auri liegt, wie oben p. 153 bereits erwähnt, in der Nähe des Kap Saweba.

6) Dieser Ort wird bereits im Jahre 1710 erwähnt und ist an der Doré-Bai zu suchen.

WIGGERS als Nom bezw. Noman bezeichnet, und am 14. die Insel Nufōr, unter dem Namen Mom, besucht. Am 25. wurde die Hongiflotte in dem Dorfe Pada auf der Insel Soor, womit Wiak gemeint ist [1]), von den Eingeborenen angegriffen, bei welcher Gelegenheit einer getötet und 16 gefangen genommen wurden, während die Gegenpartei 16 Verwundete zu verzeichnen hatte. Zwei Tage später wurde das Dorf Saba [2]), das sich weigerte einen Tribut zu entrichten, verwüstet. Der Ort Padowador [3]) wurde beim Betreten am 30. Juni verlassen gefunden und deshalb in Brand gesteckt. Am 7. Juli langte die Bande auf der Insel „Sappen", womit Japèn gemeint ist, an, doch hatte sich die Bevölkerung der besuchten Dörfer ins Gebirge geflüchtet. Darauf wurde am 10. Kurs nach der Insel Massis gesetzt [4]) und mittags die Küste von Neu-Guinea erreicht, wo während der Nacht in einer nicht genannten Bucht geblieben wurde. Vom 11. bis zum 14. Juli wurde darauf längs der Küste in östlicher Richtung gerudert, bis man an ein Vorgebirge gelangte [5]), von wo aus man beabsichtigte nach den Cum-Amba, die unter den Namen Kumamba- oder Arimoa-Inseln bekannt sind, überzusetzen. Infolge Gegenwindes begab die Flotte sich aber erst am 16. auf den Weg, doch, kaum in die Nähe der Inseln gelangt, erhob sich ein schweres Unwetter, und die Leute beschlich eine grosse Angst in die Hände der am Strande ihrer bereits harrenden Eingeborenen zu fallen. Der Himmel liess jedoch Gnade vor Recht ergehen, und es glückte den Räubern die Küste von Neu-Guinea wieder zu erreichen, wo sie in einer nicht näher bezeichneten Bucht bis zum 21. liegen blieben. Am 23. gelang es endlich ungefährdet nach den Arimoa-Inseln zu kommen, und zwar wurde zunächst auf der Insel Nieron, womit nur Niru Moar gemeint sein kann, gelandet und 12 Menschen erbeutet. Vier Tage später setzte man nach der weit stärker bevölkerten Insel Wali, das nur Liki sein kann, über, doch kamen hier die „Tributempfänger" nicht so leichten Kaufes davon. Bereits beim Herannahen wurde die Kora-Kora-Flotte mit Pfeilschüssen begrüsst. Am folgenden Morgen gelang es den Pataniern jedoch an einer anderen Stelle zu landen, worauf die Inselbewohner sich auf einen Felsen flüchteten, von wo aus sie sich hartnäckig verteidigten. Eine grosse Anzahl der Belagerer wurde verwundet, und auch WIGGERS erhielt im Laufe der Tage zwei Pfeilschüsse. Schliesslich wurde aber doch der Sieg erfochten, wobei die Eingeborenen einen Verlust von 50 Toten zu beklagen hatten, während 150 Menschen in Gefangenschaft gerieten.

Am 5. August wurde die Rückfahrt angetreten, und die Schiffe gelangten abends in die Nähe eines Flusses Paveal, der sich an der Küste von Neu-Guinea mit so grosser Gewalt ins Meer ergoss, dass noch zwei Stunden weit das Wasser sich als trinkbar erwies. Mit diesem Flusse kann nur der Mamberomno [Amberno] gemeint gewesen sein.

Am 8. wurde an der Insel Missies [6]) vorbeigefahren und am Abend des nämlichen

---

1) Wahrscheinlich ist Padwa oder Padua gemeint. Sor ist eine der grössten Ortschaften von Wiak und befindet sich an der NE-Küste.

2) Dieser Ort liegt an der Südküste von Wiak.

3) Nicht zu ermitteln (Wadiwu?)

4) ROBIDÉ VAN DER AA glaubte sie anfänglich (l. c. pag. 363) mit Kurudu [Aberé] identifiziren zu können, später aber mit der Insel Masi-Masi (Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) X. 1885, p. 86.) Es will mir scheinen, als ob die ersterwähnte Deutung den Tatsachen mehr entspricht. Wie aus den Fahrten am 7. Juli, sowie am 8. August hervorgeht, muss Masi-Masi ausgeschlossen bleiben, denn es ist ganz unmöglich eine derartige Strecke innerhalb eines halben Tages zurückzulegen. Dass wirklich Abĕré [Kurudu] gemeint ist, geht auch aus den neueren niederländischen Seekarten hervor, auf denen die Westspitze als Massesi bezeichnet wird.

5) Wahrscheinlich Sarmi.

6) Unter dem 10. Juli war sie unter dem Namen Massis angeführt worden.

Tages die Südküste der Insel Japèn erreicht. Als man in dem Dorfe Wambu [1]), wohin man am 12. gelangte, Sago klopfen wollte, wurde dies von den Bewohnern untersagt. Glücklicherweise gelang es zu Antsois, worunter Ansus zu verstehen ist, sich ausreichende Mengen des unentbehrlichen Nahrungsmittels zu verschaffen. Erst am 19. wurde die Fahrt fortgesetzt. Nachdem Mios Num passirt worden war, legte die Flotte an der Insel Nufōr bei dem nicht mehr bestehenden Dorfe Haay de Vu an, womit Anggradifu gemeint ist [2]). Hier wurden sämtliche Prauen auf den Strand geschoben und gereinigt. Am 29. wurde nach der Westseite des Geelvink-Busens hinübergefahren, worauf es längs der Nordküste an Mios Auri, Amberbaken und Warsai vorbeiging, bis am 8. September bei dem Dorfe Soong, das in Wirklichkeit Sorong heisst und auf der kleinen Insel Dōm, nahe der Nordwestspitze von Neu-Guinea liegt, gelandet wurde. Am 14. wurde die Fahrt nach dem Hauptorte von Salawati fortgesetzt, wo die Schiffe am 16. anlangten. Hier nahm die Bevölkerung eine drohende Haltung an, worauf der Sengadji von Patani sich in den Ort begab, um mit dem Radja sowie den Häuptlingen über die Begleichung der Forderungen des Sultans von Tidore zu unterhandeln. Nachdem man hiermit ins Reine gekommen war, ruderten die Kora-Kora's am 18. weiter. Unterwegs begegnete man dem Kapita-Laut von Salawati, der auch den Radja von Waigëu an Bord hatte, worauf man sich gemeinschaftlich nach dem Wohnort des ersteren begab und dort bis zum nächsten Tage blieb. Während der Nacht des 19. September war die Flotte vor der Insel Manom vor Anker gegangen; als sie am folgenden Morgen Anstalten traf nach Misol hinüberzufahren, erhob sich ein derartiger Sturm, dass sich die Notwendigkeit herausstellte unter Batantá Schutz zu suchen. Die Häuptlinge kamen nach langer Beratung am 22. zu dem Beschluss, dass es unter diesen Umständen das beste sei von dem beabsichtigten Besuch vorläufig Abstand zu nehmen und heimzukehren. Die Ankunft in Patani erfolgte am 25. September.

WIGGERS ist der erste Europaër gewesen, der die Arimoa-Inseln besucht hat.

**Enoch Christiaan Wiggers 1732.**

Inzwischen hatte MADJILA, der Kapita-Laut von Waigama auf der Insel Misol, in Gemeinschaft mit zwei Dorfhäuptlingen einen Raubzug nach der Küste von Ceram unternommen, bei welcher Gelegenheit Menschen weggeschleppt und auch Dörfer verbrannt worden waren. Infolge der seitens des Gouverneurs von Ternate bei dem Sultan van Tidore erhobenen Beschwerde, befahl dieser dem Sengadji von Patani die Räuber gefänglich einzuziehen [3]). WIGGERS wurde abermals angewiesen den Zug zu begleiten [4]).

Die Fahrt ging über Gébé und Kofiau nach Waigama und alsdann nach Salawati, von wo aus die Rückkehr nach Patani über Waigama erfolgte, ohne dass indessen der Zweck erreicht wurde [5]).

---

1) ROBIDÉ VAN DER AA meint, dass hierunter Ambai zu verstehen sei. (Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 1879, p. 363). Ich halte es für wahrscheinlicher, dass damit der Ort Wonapai, die östliche Hälfte von Surui, gemeint ist. Jedenfalls würde dies mit den Entfernungen besser stimmen.

2) Es wird in der Literatur auch unter den Namen Gradifur, Karandifur, Angradifur und Karondifer angeführt.

3) In Wirklichkeit steckte er aber mit den Pataniern unter einer Decke. (A. HAGA. Nederl. Nieuw-Guinea. I. 1884, p. 211 ff.)

4) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 262—264.

5) Der genannte Madjila wurde übrigens noch in demselben Jahre ergriffen und hingerichtet.

**Carl Friederich Behrens** 1732.

BEHRENS scheint ein unverbesserlicher Optimist gewesen zu sein. Trotzdem er die schreckliche Fahrt mit der ROGGEVEEN'schen Expedition mitgemacht und von den ungezählten Reichtümern des „Südlandes" nichts zu sehen bekommen hatte, machte er wiederholt Versuche ein ähnliches Unternehmen zustande zu bringen. Wie er selbst bemerkt, hatte er in diesem Sinne eine Eingabe an die Ost-Indische Kompanie gerichtet.

Dieses Mal lief der Vorschlag [1]) darauf hinaus, vom Kap der Guten Hoffnung aus die Meerenge zwischen Neu-Guinea und Neu-Britannien zu durchfahren, um auf diese Weise in die Südsee zu gelangen. Er träumt sodann von dem Golde und Silber, den Edelsteinen und Gewürzen, welche „Ferdinandus Dequier" (Pedro Fernandez de Quiros) und „Torres de Faaz" (Luis Vaéz de Torres) gefunden haben sollten [2]). Originell ist jedenfalls sein Vorschlag die 1722 auf dem Schadelyk Eiland [Takapoto] zurückgebliebenen Mannschaften abzuholen und sie auf dem „Südlande" als Dolmetscher zu gebrauchen, da sie inzwischen die dortige Sprache erlernt haben müssten. Das Unternehmen kam indessen nicht zustande.

**Jan Oortwijn Sandbergen** und **Gerrard Hendrik Duvel** 1737.

Das Schmuggeln mit Gewürzen auf den Papuanischen Inseln war und blieb der Indischen Regierung ein Dorn im Auge. Man vermutete als Sitz dieses Handels die Insel Salawati, und als nun gerüchtweise verlautete, dass die Spanier an einem im Osten gelegenen Orte Sklaven gegen Leinenzeuge eingetauscht hätten, wurde der im J. 1734 als Kommissar nach Ternate gesandte indische Ratsherr JOHANNES BERNARD beauftragt, eine Untersuchung dieser Insel vornehmen und insbesondere eine Karte anfertigen zu lassen [3]). Von der Existenz der in den Jahren 1705, 1711 und 1712 gemachten Aufnahmen hatte man also keine Ahnung mehr.

Erst der am 25. Januar 1735 sein Amt antretende Gouverneur von Ternate, PAULUS ROUWENHOFF, tat die geeigneten Schritte, um diesem Auftrage nachzukommen. Unter der Führung des Leutnants JAN OORTWIJN SANDBERGEN und des Buchhalters GERRARD HENDRIK DUVEL liefen am 25. August 1737 die Schiffe „Snuffelaar", „Ondank" und „Zijdeteelt" aus. Nachdem bei dem Hauptort von Tidore angelegt worden war, um zwei Vertreter des Sultans, den Kimalaha DRIESJE und den Schreiber BADHAR, an Bord zu nehmen, wurde direkt auf Salawati zugesteuert. Infolge Stromversetzung befand man sich jedoch am 14. Oktober unerwarteter Weise an der Südwestküste von Neu-Guinea. An einer unbekannt gebliebenen Stelle wurde gelandet. Kokosnussschalen und umgehauene Sagopalmen bewiesen, dass man sich in der Nähe von Behausungen befinden musste. Als man nach den Schiffen zurückkehren wollte, stellten sich Eingeborene ein, die mit Pfeilen und Speeren zu werfen begannen, ohne indessen Schaden anzurichten.

Erst am 29. Oktober wurde die Reede von Salawati erreicht, wo man hinter der Insel Galewo in 3 Faden Tiefe Ankergrund fand. Die Vertreter des Sultans wurden in Begleitung

---

1) Nader onderzoek door KAREL FREDRIK BEHRENS. En bericht van zijne reyze. Amsterdam 1732.

2) In seinem „Wohlversuchten Südländer" kommt er (p. 136 ff) nochmals auf diesen Gegenstand zurück.

3) R. DE KLERK, J. E. VAN MIJLENDONK en W. A. ALTING. Rapport over 's Compagnies regt. Verhandel. Batav. Gen. K. en W. XXX. N°. 3. Batavia 1868, p. 63.

P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, l. c. pag. 266—293.

einiger anderer Personen nach dem Hauptort Mara gesandt, die jedoch des Nachmittags mit der Nachricht zurückkehrten, dass der Kronprinz ABDUL mit einigen seiner Häuptlinge vor einigen Tagen nach Tidore verzogen war, um aus den Händen des Sultans „die königlichen Würden" als Radja in Empfang zu nehmen, während sein Stellvertreter, der Oberpriester oder Imam, diese Gelegenheit zu einer Reise nach Misol benutzt hatte. Der mit an Bord gekommene Kimalaha MEAU erzählte, nachdem er durch die dargebotenen Getränke etwas redselig geworden war, dass die Cerammer hier jährlich Schildpatt, Perlmuttermuscheln, Ambra und Sklaven aufkauften. Im Innern würde auch Gold gefunden, das indessen für den Sultan von Tidore aufgehoben würde.

Am Nachmittage des 30. Oktober begaben sich die Abgesandten des Sultans nach dem Wohnort des Kapita-Laut [1]), kamen aber bereits des Abends um 8 Uhr wieder zurück, da der Mann nicht angetroffen worden war. Den vor Mara liegenden Schiffen wurden Schwierigkeiten bei der Einnahme von Wasser und Brennholz in den Weg gelegt, so dass man sich des Eindruckes nicht zu erwehren vermochte, als ob von den Vertretern des Sultans alles getan würde, um das Unternehmen zu vereiteln. Es würde zu weit führen, um alle die Chikanen wieder zu erzählen, genug, dass die Schiffe am 12. November zur Abfahrt gezwungen wurden, einesteils um auf Batantá oder Gébé Wasser einzunehmen, andernteils, weil Krankheiten auftraten und sogar bereits einige Todesfälle vorgekommen waren. Am 6. Dezember entschwand während eines Sturmes in der Nähe von Batantá der „Ondank" aus dem Gesichte und bald darauf verlor sich auch die „Zijdeteelt".

Der vielfach umhergetriebene „Snuffelaar" erreichte am 14. Dezember mit Mühe und Not den an der Nordküste von Ceram liegenden Ort Sawai. Ein mit der Bitte um Hülfe an den Gouverneur von Amboina abgesandter Brief erreichte diesen nicht vor dem 30. Dezember, worauf am 4. Januar 1738 eine Prau mit Viktualien und Medikamenten abgesandt wurde, die am 21. Januar vor Sawai eintraf. Da jedoch keine Matrosen mitgekommen waren, begab DUVEL sich am 27. Januar persönlich nach Amboina, wo der Gouverneur aber keine Mannschaften zur Verfügung hatte und auf die Ankunft einiger aus Batavia erwarteter Schiffe vertröstete. Inzwischen war die „Zijdeteelt", welche 13 Personen eingebüsst hatte, Ende Januar bei Alang treibend gefunden und darauf nach der Reede von Amboina verbracht worden. Da die von Batavia erwarteten Schiffe ausblieben, hielt DUVEL sich für verpflichtet am 12. Februar nach Sawai zurückzukehren, wo er am 22. SANDBERGEN und den am Leben gebliebenen Teil der Mannschaft in leidlicher Verfassung antraf. Da keine Hülfe zu gewärtigen war, liess man es endlich am 7. April darauf ankommen, die Reise nach Ternate mit der unzureichenden Mannschaft anzutreten und hatte auch das Glück 11 Tage später ungefährdet die Reede zu erreichen.

Am schlechtesten war es dem „Ondank" ergangen. Das durch Stürme leck gewordene Schiff war infolge des Todes der Führer und der meisten Matrosen nicht mehr zu regieren gewesen und schliesslich am 9. Januar 1738 gesunken. Der Rest der Mannschaft hatte sich auf eine Insel retten können, wo jedoch die meisten ermordet wurden. Nur der Feldscheer JAN VAN DER HEMMEN konnte mit einigen wenigen Leuten nach Waigama auf Misol gebracht werden, von wo aus sie am 30. Mai 1738 wieder in Ternate eintrafen.

---

1) Gegenwärtig befindet sich die Residenz dieses Würdenträgers in Sailòlof an der Südwestküste von Salawati.

**Matheus Feretz du Rietx** 1744.

Im Jahre 1743 hatten zwei Eingeborene von Salawati allen bisherigen Einwendungen zum Trotz auf Ternate die Erklärung abgegeben, dass auf der genannten Insel Gewürze vorkämen. Als nun das sich Gerücht verbreitete, dass 5 spanische Schiffe in der Nähe der Insel gesehen worden seien und der Postenhalter von Batjan, namens DÜRING, sogar behauptete, dass die Spanier an einem Punkt der Nordostküste festen Fuss gefasst hätten, entschloss die Regierung sich zu energischen Gegenmaassregeln [1]). Unter dem Befehl des Kapitän z. See MATHEUS FERETZ DU RIETX segelte am 12. September 1744 von Ternate ein Geschwader aus, bestehend aus dem Kriegsschiffe „Looverendaal", den Jachten „Leijerdorp" und „Uitgeleide" und zwei Prauen [2]).

Die Journale dieser sehr unglücklich verlaufenen Fahrt sind nicht erhalten geblieben. Aus anderen Berichten lässt sich jedoch ersehen, dass das Ziel nicht erreicht wurde. Bereits unterwegs musste auf einem am 25. November abgehaltenen Schiffsrate, infolge der täglich zunehmenden Todesfälle, der Beschluss gefasst werden den ersten besten Ort, wo sich eine Faktorei der Kompanie befand, aufzusuchen. Die Jacht „Leijerdorp" gelangte Ende Dezember mit einem Verluste von 30 Mann nach Batjan. Die „Looverendaal" war mit Verlust fast sämtlicher Offiziere, im ganzen von 43 Europaërn und 13 Ambonesen, in der Bucht von Kajeli auf der Insel Buru vor Anker gegangen. Nachdem von Amboina aus Ersatz an Mannschaften, sowie Lebensmittel eingetroffen waren, vermochte das Schiff am 25. März 1745 seine Rückfahrt nach Ternate anzutreten und traf am 4. April auf der dortigen Reede wieder ein. Die kleine „Uitgeleide" endlich, mit 12 Kranken an Bord, verlor den Mast und trieb steuerlos in der Patientie-Strasse zwischen Batjan und Halmahera auf ein Riff, wo sie scheiterte. Die Schiffbrüchigen wurden nach Gané an der Südwestküste von Halmahera gebracht und schliesslich am 26. Januar 1745 in Ternate wieder abgesetzt.

**Samuel Wagenaar** 1748.

Nach langer Pause wurden im Jahre 1746 die Handelsfahrten nach der Südwestküste von Neu-Guinea von dem Gouverneur von Banda wieder freigegeben. Von dieser Erlaubnis wurde zunächst von 6 Personen Gebrauch gemacht und zwar anfänglich mit gutem Erfolge. Als aber SAMUEL WAGENAAR 1748, bei Gelegenheit seines zweiten Besuches, vor der Insel Karas liegend, an Bord seines Schiffes ermordet wurde, fanden diese Unternehmungen abermals ein Ende [3]). REINIER DE KLERK teilt allerdings mit, dass seit dem Jahre 1749 dennoch dann und wann Fahrzeuge nach Onin gingen, ohne von besonderen Unglücksfällen betroffen zu werden [4]).

**Jean Étienne Gonzal** 1756.

Im Jahre 1751 hatte der Resident von Timor einige Schiffe ausgesandt, um nach

---

1) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 234—235.

2) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 293—295.

3) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea, p. 109—111.

4) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 238. In dem Buch von C. A. M. VAN VLIET (Belangrijk verslag van den staat van Banda... door... REINIER DE KLERK 1756. ['s Gravenhage 1894], p. 28) wird erzählt, dass 1749 das letzte Fahrzeug eines Bürgers geplündert wurde und ferner, dass im Jahre 1754 ein heftiges Gefecht mit Papuanen stattfand, in welchem eine Kora-Kora mit 8 Eingeborenen und 400 Muskatnüssen genommen wurde.

einem Lande auszuschauen, das ein chinesischer Händler auf einer Fahrt im Süden des Kaps von Amanubang bemerkt haben wollte. Die Untersuchung ergab ein negatives Resultat, welches indessen die „Bewindhebbers" der Ost-Indischen Kompanie in Holland nicht verhinderte unter dem 8. Oktober auf eine Wiederholung zu dringen. Die Indische Regierung gab am 15. Dezember 1755 diesem Wunsche Folge und sandte J. E. GONZAL und LAVIENNE LODEWIJK VAN ASSCHENS mit den Brigantinen „Ryder" und „Buys" nach Neu-Holland ab [1]).

Beide Fahrzeuge segelten am 8. Februar 1756 von Batavia ab. In der Nähe von Banda wurden sie von einem Sturme überfallen, der VAN ASSCHENS veranlasste mit dem „Buys" auf der dortigen Reede — ohne GONZAL davon in Kenntnis zu setzen — Schutz zu suchen. Dieser setzte seine Fahrt fort und befand sich am 4. April in der Nähe von Kap Valsch, dessen Lage zu 7° 54′ S. bestimmt wurde. Es liegt kein Bericht darüber vor, ob er andere Punkte von Neu-Guinea berührt hat. Am 10. wurde das hohe Land von Carpentaria bemerkt und längs dessen Küste weiter gesegelt.

VAN ASSCHENS hatte inzwischen Banda am 1. April wieder verlassen und bekam die Küste von Carpentaria unter 12° 51′ S. in Sicht. Von ihm fehlt jede Bemerkung über Neu-Guinea. GONZAL kehrte am 23. Juli nach Batavia zurück und VAN ASSCHENS, der inzwischen noch Amboina aufgesucht hatte, an dem darauf folgenden Tage [1]).

**William Wilson 1759**

Die Beziehungen zwischen der Regierung auf Ternate und den Bewohnern der Papuanischen Inseln gestalteten sich je länger, je unerfreulicher, und die Klagen niederländischer sowie ternatanischer Staatsangehöriger über die Überfälle durch Papoeanen wollten nicht verstummen.

Als DJAMALUDIN im Jahre 1756 [2]) Sultan von Tidore geworden war, hatten die Forderungen auf Schadenersatz bereits die ansehnliche Höhe von beinahe 50.000 Reichstalern erreicht, doch DJAMALUDIN war keineswegs geneigt diese anzuerkennen. Er behauptete, dass seine eigenen Untertanen in derselben Weise wie die anderen gebrandschatzt würden und dass er gern bereit sei die Schuldigen zu bestrafen, falls sie ihm in die Hände fallen sollten. Der Gouverneur von Ternate mass aber diesen Beteuerungen keinen Glauben bei und wurde in diesem Misstrauen noch dadurch bestärkt, dass ihm die Nachricht hinterbracht worden war, die Sultane von Tidore und Batjan ständen im geheimen Einvernehmen, das Erscheinen fremder Schiffe in den molukkischen Gewässern zu ihrem Vorteil auszubeuten [3]). Dies sollte auch bald an den Tag kommen, als das englische Kriegsschiff „Pitt" unter dem Kommando von WILLIAM WILSON im Jahre 1759 auftauchte.

Wie aus dem im India Office in London bewahrten Logbuch hervorgeht, verliess der von WILLIAM WILSON geführte „Pitt" die britischen Gestade am 6. März 1758 und traf am 14. September vor dem Fort St. George in Madras ein. Am 24. wurde die Reede in Begleitung der Brigantine „Earl of Holderness", Kapt. ROBERT BROOKE, mit der Bestimmung nach China wieder verlassen [4]). Wie oben (p. 126) bereits erwähnt, wurde dabei ein neuer Seeweg

1) L. C. D. VAN DIJK. Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief. I. Amsterdam 1859, p. 39—47.
J. E. HEERES. Het Aandeel der Nederlanders in de ontdekking van Australië. Leiden 1899, p. 92.
2) F. S. A. DE CLERCQ. Bijdragen tot de kennis van de residentie Ternate. Leiden 1890, p. 165.
3) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. 1884, p. 239—240.
4) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 526.

eingeschlagen, zu dessen Auffindung WILSON sich eine holländische Karte zu verschaffen gewusst hatte. Nachdem im Januar 1759 die Buton-Strasse durchfahren war, segelte der „Pitt" zwischen Buru und Sula Bèsi, alsdann zwischen Ceram und den Obi-Inseln hindurch, um während des 16. und 17. Februar die Sagewin-Strasse [1]), welche bald darauf von JAMES DEWAR den Namen Pitt-Strasse erhielt [2]), zu durchlaufen. Am 24. wurde das Kap der Guten Hoffnung gesichtet und am folgenden Tage die Südostspitze von Waigëu (Kap Ume), die Point Pigot genannt wurde, passirt. Bereits am 4. April erfolgte das Eintreffen auf der Reede von Macao, die am 11. wieder verlassen wurde, um Kanton aufzusuchen, wo der Aufenthalt vom 15. April bis 13. Juni währte.

Auf der Rückreise lief der „Pitt" am 1. August in die Sagewin-Strasse ein, wo am 2. ein kleines an der Nordküste von Salawati [3]) liegendes Dorf besucht, in dessen Nähe ein Fluss mit süssem Wasser gefunden wurde [4]). Am 2. September erfolgte die Ankunft auf der Reede von Bengkulen [Fort Marlborough] an der Westküste von Sumatra. Mit dem Eintreffen auf der Reede von Spithead, am 27. März 1760, fand die von Erfolg gekrönte Fahrt ihr Ende.

Mit dem Auffinden dieser Segelroute, von der sehr bald ein weitgehender Gebrauch gemacht werden sollte, war ein weniger harmlos erscheinender Zweck verbunden. Durch einen unterschlagenen Brief war es zur Kenntnis der Holländer gelangt, dass die Engländer auch bestrebt gewesen waren, sich eines Anteils an dem lukrativen Gewürznelkenhandel zu versichern. Ferner wird berichtet, dass es beiden Schiffen geglückt sei 3625 Pfund dieses Produktes zu befördern [5]). Es liegt kein Anlass vor die Richtigkeit dieser Angabe in Zweifel zu ziehen, wohl aber, dass den Schiffen die Möglichkeit gegeben war sich eine derartige Quantität im östlichen Teile des Archipels zu verschaffen [6]). Und wenn aus Ternate berichtet wurde, dass die Engländer auf Gébé, Waigëu und Salawati gelandet seien [7]), so beweist das nur, dass man

---

1) GEORGE ROBERTSON. Memoir of a Chart of the China Sea, including the Philippine, Molucca and Banda Islands &c. London 1797, p. 97, 98, 76, 112.

The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 512, 520, wo indessen die Fahrt in das Jahr 1792 verlegt wird

2) Wohl zu unterscheiden von der Pitt-Passage, womit die zwischen Buru und Sula Bèsi, sowie ferner die zwischen Ceram und den Obi-Inseln hindurchgehende Route bezeichnet wird.

3) Diese Insel wurde von WILSON King Georges Island genannt, während Bantatá den Namen Prince of Wales Island und Waigëu den Namen Cumberland Island erhielt.

4) Mit dem östlich davon liegendem ansehnlichen Dorf wird wohl Tipin gemeint gewesen sein. (The Oriental Navigator. 1801, p. 522., J. HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. 1836, p. 565).

5) R. DE KLERK, J. E. VAN MIJLENDONK en W. A. ALTING. Rapport over 's Compagnies Regt op de Groote Oost. Verhandelingen Batav. Gen. v. K. en W. XXXIII. N°. 3. Batavia 1868, p. 65, 71.

A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 241.

6) Der Widerspruch lässt sich nur durch die Annahme, dass die Ladung in Bengkulen eingenommen worden war, lösen. Es ist zugleich daran zu erinnern, dass nach den von L. A. DE BOUGAINVILLE, während seines Aufenthaltes in Batavia (1768) eingeholten Informationen die Engländer von ihrer Faktorei in Bengkulen aus kleine, wohl nur mit Malaien bemannte Fahrzeuge aussandten, um die Fahrwässer in den Molukken und den Papuanischen Inseln auszuforschen. (Voyage autour du Monde. Neuchatel 1772, p. 242). Dabei wird schwerlich verabsäumt worden sein, die von Eingeborenen von Amboina nach Ceram geschmuggelten Gewürznelken zu erwerben, wie dies bereits früher bekannt geworden war. (The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 532). Aus englischen Quellen teilt MOREAU mit (Tableau statistique des îles d'Amboine et de Banda, suivi de remarques générales sur les Iles des Épices. Ann. des Voyages. X. Paris 1810, p. 312., auch Allgemeine geogr. Ephemeriden. XXXII. Weimar 1810, p. 420), dass bei dem letzten Aufstande auf Amboina den Eingeborenen Flinten mit dem Zeichen der Engl. O. I. Kompanie abgenommen worden waren, die von Bengkulen aus nach den Inseln von Warnona [sic!] an der Nordostküste von Ceram gebracht worden waren, um nach Haruku weiter befördert, gegen Gewürznelken eingetauscht zu werden. Wie W. MARSDEN mitteilt (The History of Sumatra. 3d ed. London 1811, p. 452), gelang es den Engländern erst 1798 lebende Gewürzpflanzen nach Bengkulen zu überführen.

7) Wie P. A. LEUPE berichtet (De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3)

schlecht informirt war, da nur der letztgenannten Insel ein Besuch abgestattet worden war.

**James Dewar, Norton Hutchinson** und **Thomas Baddison** 1760—1761.

Noch ehe WILSON die heimischen Gewässer wieder erreicht hatte, waren am 23. Januar 1760 der von NORTON HUTCHINSON geführte „Caernarvon" von Downs und am 7. März die Schiffe „Warwick", Kapt. JAMES DEWAR, und „Princess Augusta", Kapt. THOMAS BADDISON, von Spithead ebenfalls mit der Bestimmung nach China ausgesegelt. Am 10. September verliessen diese drei zu einem Geschwader vereinigten Schiffe die Reede von Madras. Bereits am 11. Oktober wurde die „Princess Augusta" aus dem Gesicht verloren. Die beiden anderen Fahrzeuge trafen am 13. November auf der Reede von Batavia ein, wo sie bis zum 29. Dezember liegen blieben. Die beiden Kapitäne gaben hier die Erklärung ab, dass sie beabsichtigten die Pitt-Passage zu einer Fahrt nach China zu benutzen, keineswegs aber gedächten im östlichen Teile des Archipels Handelsverbindungen anzuknüpfen. Nichtsdestoweniger achtete die Indische Regierung es doch geratener, die Gouverneure von Ternate und Amboina von diesem Vorhaben in Kenntnis zu setzen und sie zu beauftragen die Engländer durch die eingeborenen Fürsten, bezw. deren Untertanen verhaften zu lassen, falls sie sich an Orten einstellen sollten, wo die Kompanie das Handelsmonopol besass. DEWAR und HUTCHINSON setzten die Fahrt längs der Nordküste von Java fort, liefen am 17. Januar 1761 in die Buton-Strasse ein und befanden sich am 16. Februar vor dem Eingang der Sagewin-Strasse [1]). Während der Durchfahrt am folgenden Tage wurden „3 towns" bemerkt. Am 19. kam eine Prau an den „Caernarvon" aus der Stadt Sallawatty — also Samaté [2]) — mit der Mitteilung, dass dort Ankergrund vorhanden sei. Nachdem bei der Insel Snapan, die den Namen Welcome Island erhielt [3]), am 20. geankert worden war, wurde der Steuerman mit folgenden Geschenken zum Radja gesandt: „Three yards of Scarlett Broadloth, one Bagg of fine Rice, and one Bag of Sugar, and Six bottles of Arrack." Am 23. stattete HUTCHINSON dem Radja einen Besuch ab, der dazu benutzt wurde, Auskunft über die Lage und die Namen von Inseln einzuholen. Es findet sich ferner die Bemerkung im Logbuch: „No spices grow there" [4]). Nachdem am 24. bereits weitergesegelt wurde, passirten die Schiffe am 1. März das Kap der Guten Hoffnung. Am 5. März sichtete DEWAR zum erstenmale seit 1537 wieder die Mapia-Inseln [5]). Sie empfingen einen Namen zu Ehren des Kalenderheiligen St. David [6]), zugleich wurde ihre Lage zu 1° 6′ N. bestimmt. Am 5. April wurde Macao und am 12. Kanton erreicht, wo die „Princess Augusta" bereits vor Anker lag.

---

X. 1875, p. 304), hatte man übrigens in Ternate keine Gewissheit darüber zu erlangen gewusst, ob die genannten Schiffe wirklich auf Gébé gewesen waren.

1) Der Kurs der Schiffe findet sich auf der „Chart of the Islands seen in the Warwick, Capt. James Dewar 1761, by Robert Scott, then an Officer in that Ship. (A. DALRYMPLE. A Collection of Charts, Plans of Ports in the Indian Navigation. Class XVII, London 1781—1794, N°. 42), genau angegeben.

2) Es muss die Verlegung des Hauptortes von Salawati nach der NE-Spitze also im Laufe des 18. Jahrhunderts erfolgt sein.

3) Batantá wurde Georges Island, Salawati Cumberland Island und Sagewin Passage Island genannt.

4) Die spätere Verstümmelung des Namens Sagewin in Roggewijn rührt von JAMES HORSBURGH her (The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 520).

5) Also nicht im Februar, wie irrigerweise berichtet wird. (GEORGE ROBERTSON. Memoir of a Chart of the China Sea. London 1791, p. 101, 102., The Oriental Navigator. 1801, p. 566, 567).

6) Der Namenstag dieses Heiligen ist übrigens der 1. März. (Acta Sanctorum Martii a JOANNE BOLLANDO S. I. colligi feliciter coepta. I. Antverpiae 1568, p. 38—47).

Dieses Schiff hatte nach dem Logbuch bereits am 11. Dezember die Saleyer-Strasse passirt und am 3. Januar 1761 Buru und Sula Bèsi gesichtet und auch auf der Weiterfahrt die Pitt-Passage benutzt [1]). Am 7. Februar fand die Begegnung einer mit Malaien bemannten Prau statt, die sich Patanas nannten, aber zögerten an Bord der „Princess Augusta" zu kommen, da vermutet wurde, dass es ein holländisches oder spanisches Fahrzeug sei, „but were much rejoiced when they understood we were English". Am 12. langte ein papuanisches Kanu an, das aber lediglich Früchte feilbot. Am nächsten Tage wurde Kap „Maba" [Mabo] passirt und in die Gaman-Strasse eingelaufen [2]), wo unter 0° 22′ S. in der Nähe der Insel Safēr, die den Namen Augusta Island erhielt, geankert wurde [3]). Am 15. passirte das Schiff das Kap der Guten Hoffnung und traf am 28. März in Macao ein.

Am 11. Juli traten die drei Schiffe gemeinschaftlich die Heimfahrt an, durchsegelten die Sagewin-Strasse, die Pitt-Passage, die Saleyer-Strasse, um durch die Bali-Strasse in den Indischen Ozean zu gelangen [4]) und darauf am 14. Januar 1762 in Malaka einzutreffen.

**Johan Sebastiaan van Masson** und **Aug. Hendrik Gregory** 1761.

Wir haben uns nunmehr zunächst mit den Maassregeln zu beschäftigen, die infolge des Erscheinens der britischen Schiffe ins Werk gesetzt wurden. Einem vom 6. Februar 1761 datirten Schreiben von TH. BADDISON entnahm der Gouverneur von Ternate, ALEXANDER CORNABÉ, dass es wirklich auf den Erwerb von Gewürzen abgesehen war [5]). Überdies traf die Nachricht ein, dass die Engländer beabsichtigten im April mit dem Bau eines Forts auf Salawati zu beginnen, während dem Sultan von Tidore berichtet worden war, dass diese Arbeit erst im Laufe des September in Angriff genommen werden sollte. Infolge dieser falschen Gerüchte hatte der Sultan van Tidore, auf Veranlassung des Gouverneurs von Ternate, einen Protest gegen das Anlegen der genannten Schiffe auf Salawati verfasst und die Unterkaufleute JOHAN SEBASTIAAN VAN MASSON und AUGUST HENDRIK GREGORY wurden beauftragt ihn den auf Salawati vermuteten Engländern zu übergeben. Nachdem sie sich am 27. September auf der Bark „Nassau" eingeschifft hatten, fand am 1. Oktober zwischen Misol und Kofiau eine Begegnung mit dem „Warwick" statt, worauf das ihnen anvertraute Schriftstück dem Kapitän JAMES DEWAR übergeben wurde [6]). Nach Ternate zurückgekehrt, suchten sie sich mit der unrichtigen Ausführung des ihnen zuteil gewordenen Befehles dadurch zu entschuldigen, dass ein ihrem Schiffe begegneter Chinese mitgeteilt habe, dass sich auf Salawati gar kein Engländer befände, was ja der Wahrheit entsprach.

---

1) Chart of the Track of the Ship Princess Augusta, Captain THOMAS BADDISON by the Pitt's Passage 1761. (A. DALRYMPLE. A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. Class XVII. London 1781—1794, N°. 41).

2) Nach F. S. A. DE CLERCQ (De West- en Noordkust van Nederl. Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (3) X. 1893, p. 167) wird diese Meerenge von den Bewohnern der umliegenden Inseln Wai-Strasse, nach den beiden kleinen Wai-Inseln, genannt.

3) ALEXANDER DALRYMPLE. A Collection of Views of Land in the Indian Navigation. London 1783, p. 16. (Augusta's Views 1761).

4) The Complete East India Pilot. II. London 1804, N°. 105.

5) R. DE KLERK, J. E. VAN MIJLENDONK en W. A. ALTING. Rapport over 's Compagnies regt op de Groote Oost. Verhandel. Batav. Gen. v. K. en W. XXXIII. N°. 3, p. 61.

A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 242.

6) A. HAGA, l. c. pag. 243, der aber DEWAR fortwährend DUWES nennt und auch die Namen der Schiffe unrichtig schreibt.

**Jan Jonkers** 1762.

Der Gouverneur von Amboina, MEIJERT JOHAN VAN JASINGA, hatte ebenfalls, sowohl das Kommen der Engländer gemeldet, als auch des Gerüchtes Erwähnung getan, dass sie sich auf Salawati niedergelassen hätten [1]). Im Hinblick hierauf wurden in Batavia den Ratsherren REINIER DE KLERK und J. E. VAN MIJLENDONK nebst dem Ratsschreiber W. A. ALTING der Auftrag erteilt eine Untersuchung über die Ansprüche, welche die Kompanie auf den äussersten Osten zu erheben berechtigt war, anzustellen. Das Resultat wurde in einem vom 23. November 1761 datirten Berichte niedergelegt und lautete dahin, dass die Papuanischen Inseln samt dem westlichen Teile von Neu-Guinea dem Gebiete des Sultans von Tidore angehörten und somit auf ihnen, kraft der mit dem genannten Fürsten abgeschlossenen Verträge, kein Fremdling zu dulden sei. In diesem Schriftstück, das übrigens kein Meisterwerk ist und auch eine nicht geringe Anzahl Fehler enthält [2]), war alsdann beantragt worden, die verschiedenen in Ternate, Banda, Amboina und Makassar stationirten kleinen Kreuzerfahrzeuge, verstärkt durch 2—3 Kriegsschiffe, auszusenden, um gegebenenfalls die Eindringlinge mit Gewalt vertreiben zu können. Auch wurde die weitere Ausrottung gewürztragender Bäume auf den verschiedenen, ausserhalb des unmittelbaren Machtsbereiches liegenden Inseln als vortreffliches Mittel zur Einschränkung des Schmuggelhandels anempfohlen.

In der Sitzung des Indischen Rates am 22. Dezember wurde in die Beratung dieser Anträge eingetreten, wobei man zu der Überzeugung gelangte, dass die in Aussicht genommene Schiffsmacht unzureichend sei. Es wurde daher der Beschluss gefasst durch eine weit grössere Machtentfaltung allen Möglichkeiten zu begegnen. So wurde denn das letzte grössere Unternehmen, zu dem die dahinsterbende Kompanie sich aufgerafft hatte, ins Werk gesetzt.

Zunächst wurden auf der Reede von Batavia die Schiffe „Vrouw Elizabeth Dorothea", „Princes van Oranje", „Leervisch", „Buys", „Roos", „Nachtegaal" [3]), „Garnael" und „Kaneelboom" ausgerüstet und mit 200 Soldaten, zur Hälfte Eingeborenen, bemannt. Diese Flotte sollte in Ternate noch eine Ergänzung durch je zwei Fahrzeuge von Amboina, Makassar, Banda und Ternate erhalten, während ausserdem von den Sultanen von Ternate und Tidore eine Anzahl Kora-Kora's zugesagt worden waren. Der Oberbefehl war dem Kaufmann JAN JONKERS anvertraut worden. Für die Navigation war ihm der Kapitän JEAN ESTIENNE GONZAL [4]) zugeteilt worden, während der Hauptmann CHR. LODEWIJK BALJAARD das Kommando über die Soldaten übernahm [5]).

In der Instruktion wird gesagt, dass es die Aufgabe sei „das Räuber- und Schmugglernest" Onin, sowie Salawati zu züchtigen und zwar sämtliche Dörfer den Flammen Preis zu geben und die vorgefundenen Schiffe zu vernichten. Ferner sollte der Versuch gemacht werden, den „König" von Salawati, sowie den Kapita-Laut von Misol lebend oder tot in die Hände zu bekommen. Alle weiter zu treffenden Anordnungen waren dem Gouverneur von Ternate überlassen worden.

---

1) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. 1884, p. 244—256.

2) Rapport over 's Compagnies regt op de Groote Oost. Verhandelingen van het Batav. Genootsch. v. K. en W. XXXIII. N°. 3. Batavia 1868.

3) Dieses Schiff wird in dem Verzeichnis der vor Ternate angelangten Schiffe nicht angeführt (A. HAGA. l. c., pag. 252).

4) Es ist dies wohl dieselbe Persönlichkeit, welche die Fahrt im Jahre 1756 unternommen hatte.

5) P. A. LEUPE. De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 295—305.

Die Abfahrt von Batavia erfolgte am 10. Februar 1762. Vor Ternate gesellten sich zu der Flotte noch 25 Kora-Kora's. Der vom Gouverneur JACOB VAN SCHOONDERWOERT vorgeschriebene Kurs lief längs der Westküste von Halmahera, durch die Patientie-Strasse und an der Insel Damar vorbei. Bei der Insel Kofiau [„Popa"] sollte die gesamte Schiffsmacht sich vereinigen, um alsdann nach Salawati zu segeln. Nach einer empfindlichen Bestrafung des Haupträubernestes sowie der womöglich zu bewerkstelligenden Gefangennahme des Radja von Salawati und des Kapita-Laut von Misol, hatte die Flotte sich nach dem „von Alters her bekannten Mord- und Schmugglernest Onin" auf Neu-Guinea zu begeben, zu welchem Zwecke der dort bekannte Bürger JERONIMUS TAWARIS mitgegeben worden war. Ferner sollten die Inseln Batantá, Waigëu und Misol besucht und überall etwa anzutreffende Gewürzbäume vernichtet werden. Nach Ablauf dieses Zuges sollte noch bei den Ceram-Laut-Inseln, Ceram und Pulu Pisang zu dem gleichen Zwecke angelegt werden. Ohne auf die weiteren Einzelheiten einzugehen, möge noch bemerkt werden, dass der Gouverneur es JONKERS besonders ans Herz gelegt hatte Erkundigungen darüber einzuziehen, wo die Schiffe „Pitt" und „Earl of Holderness" sich 1759 der nach England beförderten 3625 Pfund Gewürznelken bemächtigt hätten.

Am 13. September wurde die Reede von Ternate verlassen. Das Journal dieser Fahrt, die einen überaus traurigen Ausgang nahm, ist nicht erhalten geblieben, so dass als einzige Quelle ein Brief des Gouverneurs von Ternate an die Indische Regierung dienen muss. Wir erfahren daraus, dass die Schiffe erst Ende November vor Salawati anlangten, und die Bemannung hier „van plotselijke ziektens en sterftens" überfallen wurde. Der weiteren Beschreibung ist zu entnehmen, dass die ganze Expedition von einer verheerenden Beri-Beri-Epidemie heimgesucht worden war. Neben JAN JONKERS waren, mit Ausnahme von GONZAL, sämtliche Schiffsführer und auch die meisten Steuerleute der Krankheit zum Opfer gefallen, so dass am 12. Dezember der einstimmige Beschluss gefasst wurde nach Ternate zurückzukehren, wo die Ankunft am 2. Januar 1763 erfolgte. Siebenzig Mann mussten sofort ins Lazarett geschafft werden und die Mehrzahl der am Leben erhaltenen Leute litt an Müdigkeit sowie starker Anschwellung der Gliedmaassen. Das einzige Resultat war die Gewissheit, dass sich wenigstens im Jahre 1762 keine Engländer auf Salawati gezeigt und dass sie überhaupt dort keine Befestigung angelegt hatten.

Damit enden die von Seiten der Kompanie unternommenen Fahrten. Obwohl „Heeren Bewindhebbers" in ihrem Schreiben vom 29. September 1763 auf energische Maassregeln andringen, sah die Indische Regierung sich ausserstande einem derartigen Ansinnen Folge zu leisten [1]).

**Watkin Partington** 1763.

Die Überbleibsel der JONKER'schen Expedition waren kaum nach Ternate zurückgekehrt, als abermals die Nachricht von dem Auftauchen eines grossen englischen Schiffes eintraf, und zwar verlautete, dass es seinen Kurs nach den Obi-Inseln genommen habe. Sofort wurden der Sekretär SEIDELMANN und der Fähnrich REICHEL mit den Schiffen „Elizabeth" und „Buys" ausgesandt, um bei dem Kommandanten Protest gegen sein Vorgehen einzulegen.

---

1) A. HAGA. l. c., pag. 257.

Wie sich aber aus dem Schreiben des Gouverneurs von Ternate vom 30. April 1763 ergiebt, kehrten sie unverrichteter Sache wieder heim [1]).

Nicht, wie HAGA vermutet, war es die „Revenge", sondern der von WATKIN PARTINGTON geführte „Grosvenor", dessen Erscheinen die Aufregung verursacht hatte. Aus den wenigen vorhandenen Daten ergiebt sich, dass er südlich von den Boo-Inseln und Kofiau segelte, wo unter 1° 20′ S., 129° 28′ E. die Grosvenor-Bank entdeckt wurde, darauf Sagewin-[Pitt-]Strasse durchfuhr und hier abermals am 31. Januar eine Untiefe auffand [2]). Am 9. Februar befand das Schiff sich zwischen Jèf Njé [King Williams Island] und der Pigot-Spitze [Kap Ume] auf Waigëu, wo abermals eine Untiefe gelotet und Grosvenor's Shoal (0° 26′ S., 131° 1′ E.) benannt wurde [3]). Von hier aus wurde die Fahrt nach China fortgesetzt.

**John Watson** 1764.

Von der im folgenden Jahre eingetroffenen, von JOHN WATSON befehligten Fregatte „Revenge", sind ebenfalls nur spärliche Nachrichten in die Öffentlichkeit gelangt [4]). Wie L. A. DE BOUGAINVILLE mitteilt, hatte WATSON bei seiner Landung auf Sawai an der Nordküste von Ceram einen Lootsen gepresst [5]). Bemerkenswert ist das Durchfahren der Sélé-|Galewo-|Strasse, doch irrt GEORGE ROBERTSON, wenn er meint, dass die „Revenge" das erste englische Schiff gewesen sei, welches diesen Seeweg benutzt habe [6]), denn dies war bereits durch WILLIAM FUNNELL auf dem „St. John" im Jahre 1705 geschehen. Wie THOMAS FORREST berichtet, ist WATSON noch bis Onin gelangt, wo er zwei Inseln Balamafully und Galapy aufgefunden habe [7]). Diese Angabe ist unzutreffend, da er gar nicht südlich vom Kap Sélé, das damals allerdings Onin Point genannt wurde, gekommen ist.

Ausser diesen Mitteilungen erfährt man aus Aktenstücken im Archiv zu Batavia durch A. HAGA noch das Folgende: Am 25. Dezember 1765 wurde durch den Sultan von Tidore ein Engländer namens JOHN CAWLEY [8]), dem Gouverneur von Ternate ausgeliefert, der etwa zwei Jahre zuvor von Papuanen gefangen genommen worden war. Nach seiner Erzählung war er, als die „Revenge" in der Sagewin-Strasse lag, von WATSON mit zwei Booten ausgesandt worden, um auf Salawati Wasser zu holen. Bei der Annäherung an die Küste wurden sie indessen von einer Menge Kora-Kora's umzingelt und gefangen genommen. Von den 9 Matrosen wurden einige nach Misol und Ceram als Sklaven verkauft und von ihnen drei später nach Ternate ausgeliefert [9]).

---

1) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. 1884, p. 258.

2) GEORGE ROBERTSON. Memoir of a Chart of the China Seas ... London 1791, p. 99.
The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 562.
JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. London 1836. II., p. 557.

3) The Oriental Navigator, p. 509, 563., JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 561.

4) Übrigens möge bemerkt werden, dass dieses Schiff im Mai 1762, von Java kommend, nach Bengkulen gelangte und sich dort fast 4 Wochen aufhielt. (DALRYMPLE. A Collection of Plans of Ports in the East Indies in 1774 and 1775. 3d ed. London 1787, p. 43).

5) Voyage autour du Monde. II. Neuchatel 1772, p. 243. Irrtümlicher Weise giebt er dem Schiffe den Namen „Kinsberg".
A. DALRYMPLE. A Collection of Views of Land in the Indian Navigation. London 1783, p. 16.

6) Daher der Name Revenge- oder Watson-Strasse. (The Oriental Navigator 2d ed. 1801, p. 513., JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 567).

7) A Voyage to New Guinea and the Moluccas. 2d ed. London 1780, p. 150. (franz. Ausg. 1780, p. 170).

8) Also nicht ein Sohn des Lord SANDWICH, wie BOUGAINVILLE behauptet hatte. Dieser Irrtum soll übrigens bereits von REINHOLD FORSTER, dem Übersetzer der englischen Ausgabe seines Werkes, berichtigt worden sein.

9) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 258—260.

„A new Chart of the Straits to the Westward of New Guinea; comprehending the Straits of New Guinea, Revenge's or Galewo Straits, Pitt's or Sagewin Straits, Dampier's or Gamen Straits" etc. [1]) gestattet den Kurs der „Revenge" zu ermitteln. Das Schiff näherte sich Salawati von Süden aus, fuhr in die Sélé-[Galewo-]Strasse ein und ankerte zunächst bei dem Dorfe Segèt an der Westküste von Neu-Guinea, NE. vom Kap Sélé. Von hier aus gelangte es fast an das gegenüberliegende Ufer von Salawati, angesichts der Mündung von Rogues Creek, der sich südlich von Mara ins Meer ergiesst. Hier wird es denn auch gewesen sein, wo CAWLEY gefangen genommen wurde, denn in der Sagewin-Strasse ist die „Revenge" nicht gewesen. Die Sélé-Strasse wurde in nördlicher Richtung aufwärts gekreuzt und noch an verschiedenen Stellen in ihr geankert. Mehrere Inseln erhielten englische Namen, so wurde

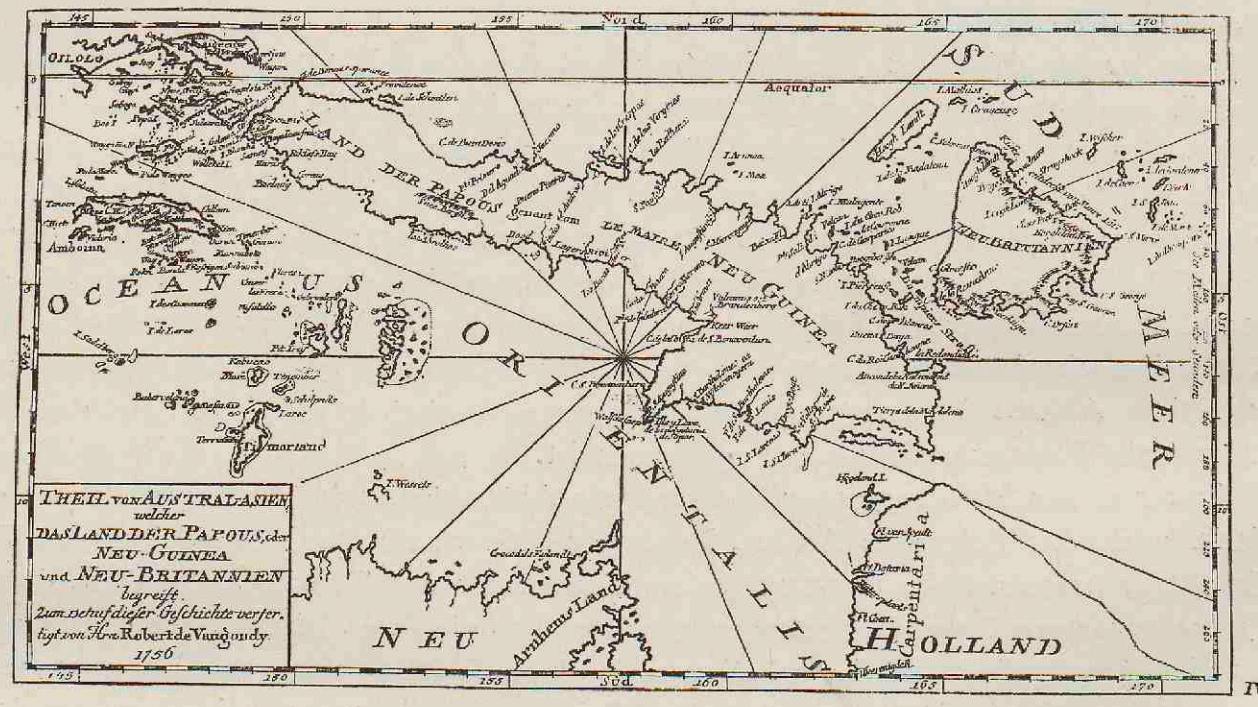



Fig. 29.

Kabra Watson's Island, Memil Tree Island, Wolo Crown Island genannt. Westlich von der Insel Sop, England's Island genannt [2]), wurde die Strasse verlassen und in nordöstlicher Richtung, zwischen Waigëu und Neu-Guinea hindurch, die Reise fortgesetzt.

---

Wenn wir am Schluss dieses Abschnittes einen Vergleich ziehen zwischen dem bekannt Gewordenen und dem tatsächlich Geleisteten anstellen, so ergiebt sich abermals das betrübende Resultat, dass die Mehrzahl der Forschungergebnisse dem Publikum vorenthalten blieb. Die Berichte der britischen Seefahrer aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden sämtlich veröffentlicht, die von 1759—64 ausgeführten nicht, da die Auftraggeberin die Englische Ost-Indische Kompanie war. Von den holländischen Reisen erblickte nur die Beschreibung der von JACOB

1) The East India Pilot or Oriental Navigator. II. London 1804. Karte N°. 124.
2) Zeelandt bei JACOB WEYLAND 1705.

ROGGEVEEN ausgeführten, die zudem für Neu-Guinea fast belanglos war, das Licht. Alle übrigen verschwanden in dem Dunkel der Archive, um, soweit sie überhaupt erhalten geblieben waren, erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihre Auferstehung zu feiern.

In bezug auf die Kartenwerke tritt uns dieselbe Unzulänglichkeit der Leistungen, wie am Ausgang früherer Perioden, entgegen. Von den drei Karten, welche berufen waren die Kenntnis von Neu-Guinea zu bereichern [1]), fand die DAMPIER'sche und sodann die von ISAAC TIRION über die Papuanischen Inseln veröffentlichte Berücksichtigung [2]). Wie die nebenstehende Karte von GILLES ROBERT DE VAUGONDY (Fig. 29) [3]) ergiebt, beruht der Fortschritt gegenüber früheren Leistungen in erster Linie auf einer richtigen Darstellung der Nordwestecke mit den anliegenden Inseln. In bezug auf Neu-Britannien hat sich ROBERT ebenfalls an die Vorlage gehalten. Was dagegen die Nordküste von Neu-Guinea anbetrifft, so erleidet das Bild dadurch eine Entstellung, dass gänzlich veraltete Karten mit als Vorlage Verwendung fanden. Als Beispiel mögen die Schouten-Inseln angeführt werden, die zweimal in den weit auseinander liegenden I. de Schouten und I. de Crespos erscheinen.

Da die Ost-, Süd- und Südwestküsten so gut wie gar nicht von Seefahrern besucht wurden, so konnte hier nichts Neues geboten werden, es sei denn, dass man der Phantasie die Zügel schiessen liess. In dieser Beziehung möge auf die Verlegung von Los Abrolhos [Houtmans-Abrolhos] von der Westküste von Australien nach der Südwestküste von Neu-Guinea hingewiesen werden. Die Darstellung der Torres-Strasse entbehrte noch jeglicher tatsächlichen Unterlage [4]). Endlich ist es als ein Fehler zu bezeichnen, dass die Kap York-Halbinsel so ausserordentlich weit nach Osten verlegt wurde.

---

1) Sie wurden oben als Fig. 26 (pag. 130), Fig. 27 (pag. 140) und Fig. 28 (pag. 145) wieder abgedruckt.

2) Die Karte der Geelvink-Bai trug ROBERT erst auf seiner Karte aus dem Jahre 1774 und dazu noch an ganz unrichtiger Stelle nach dem Vorbild von A. DALRYMPLE ein. (s. oben pag. 141).

3) Wiederabdruck der Karte aus JOH. CHRISTOPH ADELUNG. Vollständige Geschichte der Schiffarthen und den noch größtentheils unbekannten Südländern aus dem Französischen des Herrn Präsidenten de Brosse. Halle 1767. Taf. IV. (auch CH. DE BROSSES. Histoire des Navigations aux Terres Australes. I. Paris 1756).

4) Wie unsicher sich ROBERT in dieser Beziehung noch fühlte, ergiebt sich aus der Tatsache, dass er auf der Weltkarte in seinem Atlas Universel (Paris 1757) Neu-Guinea mit Neu-Holland zu einem Kontinent vereinigt hatte.

# V.

## DIE FAHRTEN IM ZEITALTER DER WISSENSCHAFTLICHEN ENTDECKUNGSREISEN BIS ZUM JAHRE 1828.

Das Jahr 1764 bedeutet in der Geschichte der Entdeckungsreisen einen Wendepunkt, denn von jetzt ab wurde eine Reihe von Expeditionen einzig und allein zu dem Zwecke ausgesandt, unbekannte Gebiete näher zu erforschen. Ihre unmittelbare Folge war, dass weit genauere Karten, als dies bisher der Fall gewesen war, angefertigt werden konnten. Die Vervollkommnung der Instrumente ermöglichte die Vornahme genauerer Ortsbestimmungen, besonders der Längen, die bisher auf Neu-Guinea gefehlt hatten. Diese Expeditionen wurden im Laufe der Zeit nicht allein zu astronomischen, meteorologischen und physikalischen Beobachtungen verwertet, sondern führten auch zu der Anlage ausgedehnter naturhistorischer Sammlungen.

Die ursprünglich von England ausgehende Bewegung „to make discoveries", die mit der Abfahrt Lord BYRON's von Downs am 29. Juni 1764 in die Tat umgesetzt wurde, schlug sehr bald nach dem aufstrebenden Frankreich über und fand hier einen besonders kräftigen Nährboden in der zwischen beiden Grossmächten bestehenden Rivalität. Wer aber gemeint hatte, dass nunmehr ein Wettstreit im edelsten Sinne des Wortes entfacht werden würde, zumal es sich gar nicht um Erlangung unmittelbarer materieller Vorteile handelte, der sollte eine bittere Enttäuschung erfahren. Die sich immer mehr und mehr zuspitzenden nationalen Gegensätze wurden auch in die gelehrten Kreise hineingetragen und führten hier zu gegenseitiger Anfeindung, die sich auch in der beliebten Verschweigung der auf gegnerischer Seite erzielten Resultate äusserte. Selbst ein Mann von so vornehmer Gesinnung wie C. PH. CLARET COMTE DE FLEURIEU sah sich veranlasst die Worte niederzuschreiben „Le désir de restituer à la Nation Françoise des Découvertes qui lui appartiennent, & qu'un voisin rival & jaloux tente de s'approprier, a engagé à rassembler dans un même Tableau toutes celles que les François ont faites, dans le Sud-Est de la Nouvelle-Guinée" [1]). Leidenschaftlichere Leute bewegten sich in noch weit heftigeren Ausdrücken.

Bei einem Vergleich der Leistungen beider Nationen wird man vorherein in Betracht

1) Découvertes des François, en 1768 & 1769, dans le Sud-Est de la Nouvelle-Guinée. Paris 1790, p. V.

zichen müssen, dass die Engländer über eine grössere Erfahrung auf dem Gebiet der Seefahrt verfügten. Auch litten sie nicht durch innerpolitische Gegensätze, wie sie in dem gährenden Frankreich zutage traten, und die so verhängnisvoll für die D'ENTRECASTEAUX'sche Expedition werden sollten.

Mit dem Menschenmaterial beginnend, gewahren wir, dass auf den britischen Schiffen eine weit bessere Mannszucht herrschte, und dass die Führer und Offiziere über ein grösseres Maass von Selbstzucht und auch über eine geeignetere Vorbildung verfügten, als dies auf den französischen der Fall war. Zwar fehlte es diesen nicht an vortrefflichen Elementen, aber manche hatten die Beteiligung an derartigen Unternehmungen nur der Gunst zu verdanken. „Je n'avais pas tardé à sentir l'infériorité à laquelle me condamnait une éducation fort incomplète ..... car mon éducation n'avait jamais côuté que dix écus et trois francs à mon père. Je lui en avais côuté la moitié moins pour venir au monde", schreibt der spätere Admiral E. JURIEN DE LA GRAVIÈRE [1]), der an der D'ENTRECASTEAUX'schen Expedition teilnahm, um zu bekunden, wie wenig geeignet er für die Aufgabe gewesen sei. Es ist charakteristisch, dass er selbst eingesteht, wiederholt während der Fahrt den Regenmesser seines Inhaltes beraubt zu haben. „Si nos savants ont tiré quelques conséquences de ces observations, le résultat doit être entaché d'erreurs graves. Je souhaite qu'il ne soit trop tard pour les rectifier", fügt er reuevoll hinzu [2]). Um noch ein weiteres Beispiel zu nennen, führe ich NICOLAS BAUDIN, den Befehlshaber des 1800 ausgesandten Geschwaders an, der so ungebildet war, dass er, als der Astronom über das Rosten der Magnetnadeln klagte, die Äusserung tat: „Que voulez-vous? Toutes les fournitures que fait le gouvernement, sont de la plus grande mesquinerie: si l'on côt fait les choses comme je le désirais, on nous aurait donné des aiguilles d'argent au lieu d'acier" [3]). BORY DE ST. VINCENT erzählt ferner, wie BAUDIN „affecta de publier partout que la moitié des membres de l'expédition était inutiles à son succès; que l'Institut lui avait donné des *savans* dont il ne savait que faire; qu'il avait besoin de *ramasseurs*" [4]). Was dagegen die an den Expeditionen teilnehmenden Gelehrten betrifft, so machten diese die Stärke Frankreichs aus. Den von der französischen Regierung herausgegebenen Werken über die Expeditionen unter L. DE FREYCINET, L. I. DUPERREY und J. DUMONT D'URVILLE hat Gross-Britannien, soweit die Erforschung von Neu-Guinea in betracht kommt, nichts Gleichwertiges an die Seite zu setzen.

Man sollte meinen, dass bei derartigen Unternehmungen, die so hohe Anforderungen an die Tüchtigkeit des Personals, vom Kommandanten bis zum Matrosen, stellten, der Grundsatz befolgt worden wäre, dass das Beste für einen solchen Zweck noch gerade gut genug sei. Dies war aber mit nichten der Fall und es muss gesagt werden, so wunderlich dies klingt,

1) Souvenirs d'un amiral. Revue des Deux Mondes. 28e Année. Seconde période. XIII. Paris 1858, p. 13.

2) l. c. pag. 46.

3) J. B. G. M. BORY DE ST. VINCENT. Voyage dans les quatre principales Iles des Mers d'Afrique. I. Paris. An XIII. (1804), p. 132.

4) l. c. pag. 189. Wenn JOHANNES BÜNTGEN schreibt (Die Verdienste der Franzosen um die Entdeckung und geographische Erforschung der australischen Küste ... 1783—1830. Inaug. Diss. Bonn 1907, p. 39. Anm. 4): „Der Name Baudin's wird in dem ganzen Bericht von Péron nicht erwähnt: ebenso ungeziemend ist es, dass Freycinet, der auf seinen Karten jeden Kadetten verewigt hat, den Namen Baudins ganz ausliess", so liefert er damit den Beweis, dass er es nicht der Mühe wert erachtet hat, sich über die inneren Vorgänge zu unterrichten. Es hätte gerade noch gefehlt diesem Burschen, der noch ganz andere Dinge auf seinem Gewissen hat, besondere Ehren zu erweisen.

dass England sich in dieser Hinsicht rückständig gezeigt hat. Die bitteren Worte von TH. H. HUXLEY: „The Admiralty, however, makes its selection upon other principles, and exploring vessels will be invariably found to be the slowest, clumsiest, and in every respect the most inconvenient ships which wear the pennant. In according with the rule, such was the *Rattlesnake*; and to carry out the spirit of the authorities more completely, she was turned out of Portsmouth dockyard in such a disgraceful state of unfitness, that her lower deck was continually under water during the voyage" [1]), beweisen, dass die Ausrüstung der Schiffe bis weit in das 19. Jahrhundert hinein ganz ungenügend war. Die Art und Weise mit der die Angehörigen der britischen Marine unter solchen erschwerenden Umständen sich durchweg ihrer Aufgabe gewachsen gezeigt haben, verdient um so grössere Anerkennung.

In diesem auf wissenschaftlichem Gebiete ausgetragenen Waffengange sind die Engländer Sieger geblieben, da das Interesse an diesen Entdeckungsfahrten in Frankreich ziemlich rasch erlahmte, so dass J. DUMONT D'URVILLE, als er am 12. August 1827 eine grosse Bucht an der Nordküste von Neu-Guinea entdeckte, sie zu Ehren ALEXANDER VON HUMBOLDT's benannte, mit der Begründung, dass dieser „le seul aussi des savans, qui se soit interessé d'une manière active à l'exécution du voyage de l'Astrolabe" [2]). Nicht einmal vermochte man sich zur Lösung der Frage nach der Gestalt des südöstlichen Teiles von Neu-Guinea, sowie derjenigen des Louisiade-Archipels, von Frankreich als seine eigenste Domäne betrachtet, aufraffen [3]). Es blieb erst einem JOHN MORESBY vorbehalten diese Aufnahme zu vollbringen.

Diesen wissenschaftlichen Interessen gegenüber traten die anderen keineswegs in den Hintergrund, im Gegenteil waren neben den Engländern nunmehr auch die Franzosen bestrebt in den Besitz von Gewürzen zu gelangen und zwar nicht allein zu Handelszwecken, sondern auch für die Verpflanzung nach anderen Kolonien. Nach wiederholt fehlgeschlagenen Versuchen gelang es keimfähige Samen nach Mauritius [Ile de France] zu schaffen und dadurch das Monopol der Niederländischen Ost-Indischen Kompanie für immer zu brechen. Ein gleicher von den Engländern 1775 auf Neu-Guinea selbst unternommener Versuch glückte ebenfalls, führte aber infolge anderer Umstände nicht zu dem gewünschten Ziele.

Die von der Kompanie mit scheelen Augen angesehene Benutzung der Gaman- und Sagewin-Strasse erfuhr nicht allein keine Unterbrechung, sondern die Niederlande mussten sich sogar dazu bequemen, in dem Pariser Vertrage vom Jahre 1784 die freie Fahrt ausdrücklich zuzugestehen [4]).

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts nehmen die Fahrten zum Walfischfange im südlichen

---

1) Science at Sea. Westminster Review. LXI. London 1854, p. 100. (Wiederabdruck: Life and Letters of Thomas Henry Huxley. I. London 1900, p. 47).

2) Voyage de la corvette l'Astrolabe ..... pendant les années 1826, 1827, 1828, 1829. Histoire du Voyage. IV. Paris 1832, p. 561—561.

3) J. DUMONT D'URVILLE. Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie. Histoire du Voyage. IX. Paris 1846, p. 210. „Ce problème géographique ne sera entièrement résolu que lorsque ces terres, *toutes françaises*, auront été l'objet d'une reconnaissance spéciale."

4) Traité de Paix entre Sa Majesté le Roi de la Grande Bretagne et leurs hautes puissances les États Généraux des Provinces Unies des Pais-Bas. 1784. § 6. „Les États Généraux des Provinces Unies promettent et s'engagent à ne point gêner la Navigation des Sujets Britanniques dans les Mers Orientales." (Recueil van de Tractaten gemaakt en geslooten tusschen de Hoogh Mog. Heeren Staaten Generaal der vereenigde Nederlanden..... II. N°. 33).

Charakteristisch ist es, dass die Indische Regierung in Batavia diese Bestimmung erst am 28. Dezember 1787 bekannt machte. (J. A. VAN DER CHIJS. Nederlandsch-Indisch Plakaatboek. X. Batavia 1892, p. 992).

Teile des Indischen Ozeans ihren Anfang, um in der ersten Hälfte des folgenden zu grösserer Blüte zu gelangen. Diesen Unternehmungen hat man eine Reihe von Entdeckungen zu verdanken. Von grösserer Bedeutung wurde dagegen die Gründung der Verbrecherkolonie Neu-Süd-Wales im Jahre 1788. Da die anfänglich für die Rückfahrt gewählte Route, längs der Süd- und darauf an der Westküste nordwärts bis zum Kap Leeuwin, erhebliche Schwierigkeiten mit sich brachte, wurde nach einem geeigneteren Fahrwasser ausgesehen und dieses, wenigstens für die Monate April bis Oktober, in der Torres-Strasse gefunden. Die Durchsegelung der Meerenge in einer entgegengesetzten Richtung glückte erst JOHN LIHOU im Jahre 1823. Eine Reihe von Schiffen zog es dagegen vor, Neu-Guinea im Osten und Norden zu umfahren. Auch diese Fahrten haben zur näheren Kenntnis von Neu-Guinea und den anliegenden Gebieten das ihrige beigetragen.

Gegenüber den Reisen der Engländer und Franzosen treten diejenigen der Niederländer ganz in den Hintergrund, was bei dem nahenden Zusammenbruch der Ost-Indischen Kompanie, der im Jahre 1795 erfolgte, nicht Wunder nehmen darf. Hervorzuheben wäre noch, dass auch einige spanische Schiffe wieder einmal in die Nähe von Neu-Guinea gelangten.

**Philip Carteret 1767.**

Am 22. August 1766 verliess ein unter dem Befehl von SAMUEL WALLIS stehendes Geschwader, das sich aus den Korvetten „Dolphin" und „Swallow", sowie dem Begleitschiff „Prince Frederick" zusammensetzte, den Hafen von Plymouth, um eine Entdeckungsreise um die Erde anzutreten [1]). Die unter dem Kommando von PHILIP CARTERET stehende „Swallow", die sich 30 Dienstjahre rühmen durfte, erwies sich für ein derartiges Unternehmen nicht mehr brauchbar. Nachdem der Atlantische Ozean durchschnitten, wurde in die Magalhães-Strasse eingefahren und hier war es am 21. Februar 1767, dass CARTERET in Erwägung gab das Schiff zurückzusenden, was aber WALLIS unter Hinweis auf die von der Admiralität gegebenen Befehle ablehnte [2]). Als nach dem Verlassen der Meerenge, unter 52° 38′ S., 76° W., die „Swallow" am 11. April ausser Sehweite kam, konnte eine Vereinigung nicht mehr herbeigeführt werden, zumal auch vorher kein Rendezvous vereinbart worden war [3]). Auf sich allein angewiesen, segelte CARTERET längs der Westküste von Süd-Amerika bis nördlich von Juan Fernandez, um darauf den Stillen Ozean zu durchqueren. Wir beginnen die Schilderung der Reise mit dem Augenblick, wo die „Swallow" in das Fahrwasser von LE MAIRE und TASMAN im Osten von Neu-Guinea geriet.

Am 24. August 1767 wurden in 4° 36′ S., 154° 17′ E. die Nine Islands beobachtet, von denen mit Recht vermutet wurde, dass sie mit den Ontong Java von TASMAN, die in Ohang Java verstümmelt werden, identisch seien [4]). In später Abendstunde gelangte die „Swallow" noch in die Nähe einer ausgedehnten, flachen, grünen Insel, die den Namen Sir Charles Hardy's Island erhielt. Es ist dies die Nissan-Gruppe. In ungefähr 10 leagues Entfernung hiervon wurde bei Anbruch des folgenden Tages eine andere grosse Insel mit drei ziemlich

---

1) JOHN HAWKESWORTH. An Account of the Voyages undertaken by the Order of His present Majesty for making Discoveries in the Southern Hemisphere. I. London 1773, p. 363—522. Auf WALLIS' Reise kann nicht näher eingegangen werden, da auf dieser die Gewässer Neu-Guinea's nicht berührt wurden. A. HAGA (Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. 1884, p. 264) befindet sich im Irrtum, wenn er diesen durch die Papuanischen Inseln hindurchsegeln lässt.

2) l. c., pag. 397, 530. 3) l. c., pag. 408, 409, 531. 4) l. c., pag. 586.

hohen Bergen gewahrt, die den Namen Winchelsea's Island erhielt; es war die nördlichste der Salomo-Inseln, das heutige Buka [1]).

Am 26. kam gegen 10 Uhr des Vormittags die St. Jan-Insel in Sicht und bald darauf auch die Ostküste von Neu-Mecklenburg. Bei starkem SSW-Strome (32 miles innerhalb 24 Stunden) wurde längs ihr in südlicher Richtung gesegelt, darauf das St. Georg-Kap

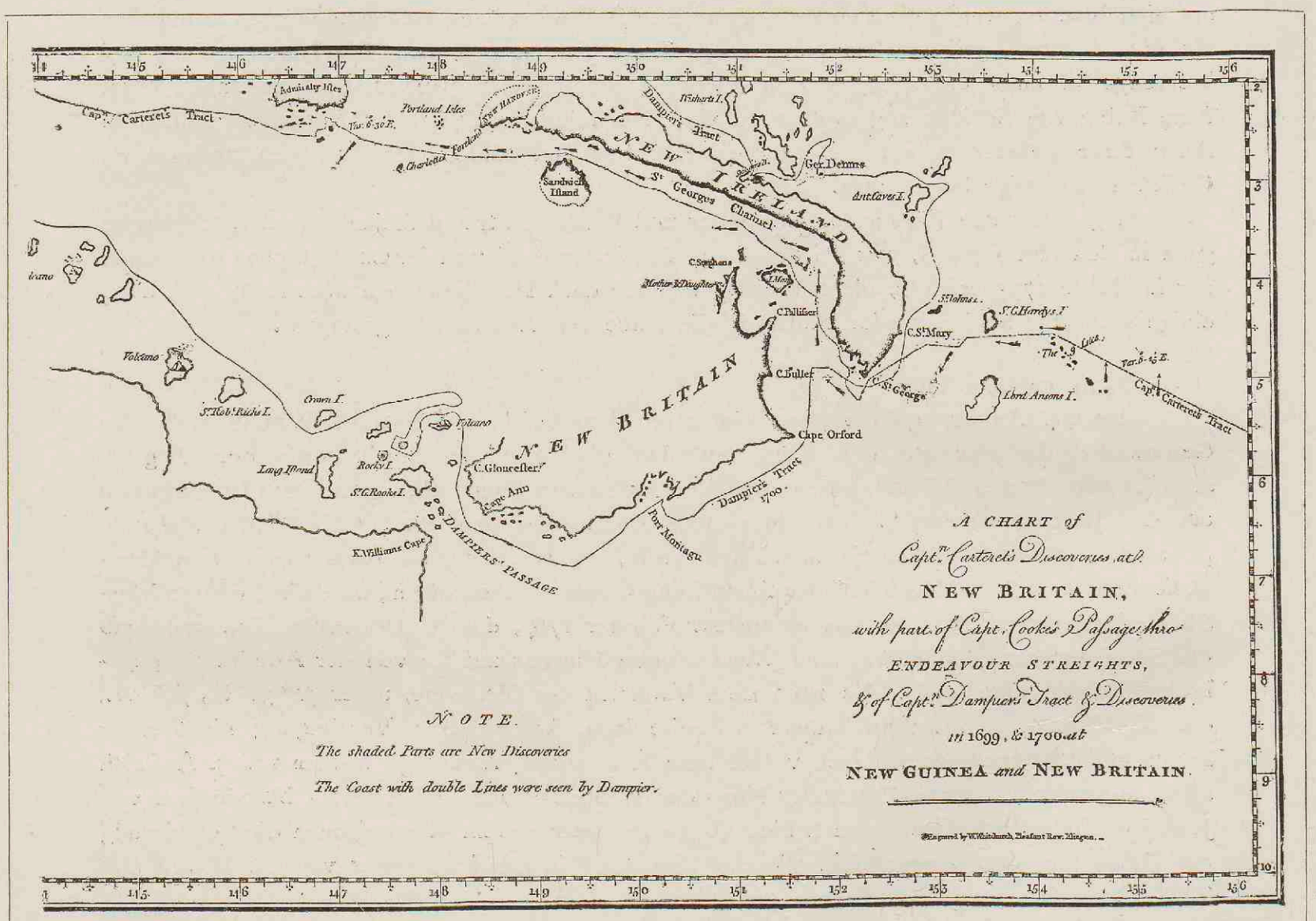



Fig. 30.

umschifft und in die St. Georg-Bai von DAMPIER eingelaufen, was am folgenden Tage geschah. In einer kleinen Bucht, Gowers Harbour genannt, der heutigen Abataros-Bai, ging die „Swallow" vor Anker. Die westlich von ihr liegende kleine Insel Latao erhielt den Namen Green Island, während die grössere, im NW. liegende, Wallis-Island [2]) genannt wurde.

Als am 29. nach vielen Anstrengungen der Anker gelichtet worden war, segelte die „Swallow" 3—4 miles in nordwestlicher Richtung längs der Küste weiter und gelangte darauf in eine kleine, tief einschneidende Bucht, die English Cove, heute Port Breton genannt, in

1) l. c., pag. 587, auf der Karte jedoch als Lord Anson's Island bezeichnet.
2) Lombom der Eingeborenen.

der ein Flüsschen mündete. Eingeborene wurden nicht gesehen, wohl aber Spuren in Gestalt verlassener, armseliger Hütten und Feuerstellen. Bevor die Weiterfahrt am 7. September angetreten wurde, nahm CARTERET im Namen des Königs George III. Besitz von diesem Lande. Nachdem 4 leagues in WNW. gesegelt worden war, erreichte das Schiff eine Bucht, die den Namen Carteret's Harbour erhielt und die im Südwesten von zwei Inseln begrenzt wird, von denen die grössere Cocoanut Island [Lamasa], die andere Leigh Island genannt wurde. Ein in der SE-Fortsetzung aus dem Wasser hervorragender Felsen erhielt die Bezeichnung Booby-rock. Es wurde nicht allein vortreffliches Wasser gefunden, sondern auch über 1000 Kokosnüsse erbeutet, und gern hätte CARTERET, im Hinblick auf den ungünstigen Gesundheitszustand der Schiffsmannschaft, einen längeren Aufenthalt genommen, wenn nicht seiner Überzeugung nach das Leben aller davon abhing, Batavia noch vor Ablauf des Ostmonsuns zu erreichen, was bei dem erbärmlichen Zustande des Schiffes überhaupt zweifelhaft erscheinen musste.

Als die „Swallow" sich am 9. September 4 leagues vom Carteret-Hafen entfernt befand, tat sich ein heftiger ESE-Wind auf. Da zugleich ein Nordweststrom sehr bemerkbar war, so war nicht daran zu denken, aus der vermeintlichen tiefen Bucht herauszukommen und dem von DAMPIER 1700 eingeschlagenen Kurse zu folgen. Indessen glaubte CARTERET aus der Strömung schliessen zu müssen, dass er sich nicht in einer Bucht, sondern in einer Meerenge befand, welche Vermutung sehr bald eine Bestätigung erfahren sollte. Aus der St. Georg-Bai von DAMPIER wurde nunmehr ein St. Georg-Kanal [1]). Das auf der Höhe des St. Georg-Kap am jenseitigen Ufer hervortretende Vorgebirge erhielt den Namen Kap Buller. Auf der Weiterfahrt erblickte CARTERET noch vor Eintritt der Dunkelheit eine ziemlich grosse Insel mit mehreren kleineren und gab ihr den Namen Duke of York's Island [2]). Das im Westen, jenseits des Kanals vorspringende Kap wurde von HAWKESWORTH als Kap Palliser bezeichnet [3]). An dem nordöstlichen Ende dieses Landes erhoben sich drei Vulkane, von denen der mittelste und zugleich höchste „Mutter" [4]) und die beiden anderen die „Töchter" [5]) genannt wurden. Hinter der „Mutter" gewahrte CARTERET das Aufsteigen einer mächtigen Rauchsäule.

---

1) Wailik der Bewohner von Neu-Pommern. Da DAMPIER diese Meerenge als solche gar nicht erkannt hatte, blieb ihm auch die Existenz der Blanche-Bai, die sich zum erstenmale auf der Karte von CARTERET findet, unbekannt. Die Angabe von H. H. ROMILLY (The Islands of the New Britain Group. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. IX. London 1887, p. 1), dass DAMPIER hier gelandet und die englische Flagge gehisst habe, beruht daher auf Erfindung.

2) Mit Recht hat A. DALRYMPLE in seinem hasserfüllten Schreiben (A Letter from Mr. Dalrymple to Dr. Hawkesworth, occasioned by Some *groundless* and *illiberal* Imputations in his Account of the late Voyages to the South. London 1773, p. 24—25) auf Fehler und willkürliche Änderungen, die sich HAWKESWORTH erlaubt hatte, aufmerksam gemacht. Die Duke of York-Insel ist auf der Karte unter dem Namen Isle of Man eingetragen worden (s. Fig. 30), während diese selbst unbenannt gelassen ist. Ein Vergleich mit der Originalkarte von CARTERET: Track of the Swallow 1767 (A. DALRYMPLE. A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. Class XVII. London 1781—94, N°. 52) zeigt ferner, dass HAWKESWORTH aus dem Kap A. ein Kap Palliser und aus dem Kap B. ein Kap Stephens machte. Ferner änderte er den Namen Prince of Wales-Insel in Sandwich-Insel um. Andererseits muss hervorgehoben werden, dass DALRYMPLE den Fehler beging den Gower-, sowie den Carteret-Hafen nach Neu-Britannien zu verlegen. (General Introduction to a Collection of Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. London [1783], p. 93).

3) Es ist dies das jetzige Kap Gazelle [Wuata], während man das Kap Palliser auf den modernen Karten nach dem Vorgebirge Dowaura verlegt hat.

4) Der wirkliche Name dieses 774 m. hohen Vulkanes lautet Kabiu oder Kombiu.

5) Die Süd-Tochter ist 536 m. hoch und heisst bei den Eingeborenen Turanguna [Tokumau]. Die Nord-Tochter besitzt dagegen eine Höhe von 598 m. und wird Towanumbatir oder Balnatoman genannt.

Duke of York [Neu-Lauenburg] wird als eine flache, im Innern mit Waldungen bedeckte Insel beschrieben. Die Hütten der Eingeborenen befanden sich, umgeben von Hainen von Kokospalmen, am Strande. Am Morgen des 10. September bemerkte man viele zierlich gearbeitete Kanus, von denen einige sich auch an die „Swallow", die jedoch der frischen Brise wegen nicht stoppen konnte, heranwagten. Nachdem nunmehr mit dem Verlassen der Meerenge festgestellt worden war, dass das ursprüngliche Neu-Britannien in zwei Teile zerfiel, taufte CARTERET den an Steuerbordseite liegenden mit dem Namen Nova Hibernia oder Neu-Irland (seit 1885 Neu-Mecklenburg), während dem an Backbordseite befindlichen der alte Name belassen wurde. Die hier endigende NE-Spitze, Tawui der Eingeborenen, wurde von HAWKESWORTH Kap Stephens genannt. Die WNW., nicht aber wie CARTERET schreibt im N. davon aufragende Insel Watom erhielt den Namen Isle of Man.

Am 11. war Neu-Britannien bereits ausser Sicht gekommen, nachdem die Fahrt längs der Küste von Neu-Irland, unterstützt durch eine kräftige westliche Strömung, fortgesetzt worden war. Die darauf folgende Nacht brachte einen von Donner und Blitzen begleiteten Sturm, und als sich gegen 2 Uhr das Wetter aufklärte, bemerkte CARTERET, dass er sich abermals in einer Meerenge — dem heutigen Gazelle-Kanal — befand. Die an Backbordseite entdeckte Insel erhielt von HAWKESWORTH den Namen Sandwich Island [Djaule] zu Ehren des Earl of Sandwich, an deren Nordseite ein zuckerhutförmiger Berg aufragte [1]). Während diese Strasse durchfahren wurde, stiessen 10 Kanus von der neu-irländischen Küste ab und ruderten auf die „Swallow" zu, ohne dass einer der Eingeborenen es wagte an Bord zu kommen. Diese Kanus waren aus einem Stamm verfertigt, sehr schmal, aber nicht weniger als 90 Fuss lang und mit einem Ausleger versehen. Sie wurden von 33 Ruderern bedient und waren ohne Segel. Das Haar dieser Leute war schwarz und wollig, dem der Neger gleichend, doch fehlten ihnen die platten Nasen, sowie die aufgeworfenen Lippen. Das Haar war gleich den Bärten mit einem weissen Pulver bestreut. Ihre Bewaffnung bestand in Speeren und langen Stöcken. Pfeile und Bogen wurden nicht bemerkt, vielleicht weil man sie verborgen hielt. Ihre besondere Aufmerksamkeit war auf die Kanonen gerichtet, gleichsam als ob sie sich der von diesen drohenden Gefahr bewusst waren, ein Umstand, der CARTERET auf den Gedanken brachte, dass sie mit der Wirkung der Geschütze vertraut waren. Nachdem die Kanus sich eine zeitlang in der Nähe des Schiffes aufgehalten hatten, verschwanden sie mit dem Aufkommen einer Böe.

Hierauf wurde in beinahe westlicher Richtung weiter gesegelt, und alsbald tauchte ein Vorgebirge auf, das den Namen Kap Byron erhielt [2]), mit dem Neu-Irland unter 2° 30′ S., 149° 2′ E. sein Ende erreichte. Jenseits, durch die Byron-Strasse getrennt [3]), gewahrte man eine grosse, schöne Insel, die den Namen Neu-Hannover empfing. In der ebengenannten Meerenge lagen mehrere Inseln und eine von ihnen, die mit einem bemerkenswerten Pik

---

1) Es ist dies der etwa 200 m. hohe Bendemann-Berg.

2) Damit war, wie aus der Originalkarte von CARTERET (A. DALRYMPLE. A Collection of Charts, Plans of Ports &c. Class XVII, N°. 52) unzweifelhaft hervorgeht, der Südwest-Ausläufer des Dietert-Berges gemeint. Die Bezeichnung des Nordkaps von Neu-Mecklenburg (2° 35′ S., 150° 48½′ E.) als Kap Byron, wie dies P. LANGHANS (Deutscher Kolonial-Atlas. Gotha [1902], N°. 25) tut, ist daher nicht zutreffend.

3) Das wäre also die jetzige Steffen-Strasse. Heutzutage wird dagegen die zwischen der Mausoleum-Insel und Neu-Hannover liegende Meerenge Byron-Strasse [Intricate-Strasse] genannt.

ausgestattet war, wurde Byron-Insel genannt [1]). Neu-Hannover erschien hoch und zwischen den Waldungen gewahrte das Auge Anpflanzungen. Die Südwestspitze erhielt zu Ehren der Königin den Namen Queen Charlotte's Foreland, das aber ein ganz anderes ist, als dasjenige, das heutigentags so genannt wird und das CARTERET gar nicht zu Gesicht bekommen hat. Er sagt von dem seinigen ausdrücklich, dass es „a high bluff point" darstelle und ferner: „This foreland, and the land about it, is remarkable for a great number of little hummocks or hills, but night coming on, with thick weather, hard squalls, and much rain, we could see not more of it distinctly enough to describe its appearance" [2]). Das von CARTERET gemeinte Vorgebirge ist das heutige Kap Batsch. Das gegenwärtige Königin Charlotte-Vorland ist im grellen Gegensatze dazu ganz flach und niedrig. Dieser Fehler ist darauf zurückzuführen, dass in dem Atlas der Fahrt von D'ENTRECASTEAUX dieses Vorland weiter nach Westen gerückt wurde, als ihm zukam und dieser Umstand hat schliesslich G. E. G. VON SCHLEINITZ veranlasst es mit dem zuerst von der „Gazelle" besuchten Westkap zu identifiziren [3]). CARTERET hatte übrigens die Lage mangelhaft bestimmt: 2° 29′ S., 148° 27′ E. [4]), anstatt ca. 2° 41½′ S., 150° 5′ E.

Von hier aus wurde während der Nacht ein westlicher Kurs eingeschlagen, so dass bei Tagesanbruch am 13. Neu-Hannover bei dem nebligem Wetter nur noch in undeutlichen Umrissen erschien. Dagegen tauchten im Westen 6—7 kleine Inseln auf, die den Namen Duke of Portland-Inseln erhielten. Nach CARTERET befindet sich die Mitte dieser Gruppe unter 2° 27′ S., 148° 3′ E., was abermals nicht richtig ist. Übrigens möge daran erinnert werden, dass diese Eilande bereits am 8. April 1643 von TASMAN bemerkt worden waren.

Am 14. September kam in WNW. eine Insel von ziemlich beträchtlicher Ausdehnung in Sicht und bald darauf eine andere, die einem Felsen gleich, aus dem Wasser emporragte. In westlicher Richtung weiter segelnd, sah man noch viele Inseln auftauchen, die im Süden der grossen lagen. Am folgenden Morgen kamen mit Sonnenaufgang eine Menge Kanus auf die „Swallow" zu, und CARTERET schmeichelte sich bereits mit der Hoffnung, dass die Eingeborenen einen Besuch an Bord des Schiffes abstatten würden. Gross war daher seine Überraschung, als von dem vordersten Boote Lanzen mit grosser Gewalt geschleudert wurden und zwar nach demjenigen Teile des Deckes, auf dem die Mannschaft am dichtesten zusammengedrängt stand. Um einem allgemeinem Angriff von vornherein die Spitze abzubrechen, wurden einige Musketenschüsse, sowie eine der Drehbassen abgefeuert, wodurch einige der Eingeborenen den Tod fanden, während andere Verwundungen davon trugen. Das Kanu kehrte zu den übrigen, die eine abwartende Haltung eingenommen hatten, zurück. Nachdem die Leute sich beraten hatten, traten sie — wohl die Nutzlosigkeit ihres Auftretens einsehend — die Heimfahrt an.

Während das Schiff weitersegelte, nahten bald darauf von einem anderen Teile der Insel einige Kanus. Die Hoffnung, dass die Eingeborenen diesmal von friedfertigen Gesinnungen beseelt sein würden, wurde abermals zunichte, als ein Hagel von Pfeilen und Lanzen auf das

---

1) Dieser Name ist niemals zur Geltung gelangt, augenscheinlich weil er nicht auf der von HAWKESWORTH veröffentlichten Karte (s. oben Fig. 30) steht. Statt dessen hatte sich sehr schnell die eigentlich überflüssige Bezeichnung von D'ENTRECASTEAUX, Ile du Mausolée [Mausoleum-Insel], eingebürgert. Der einheimische Name lautet Selapio.

2) HAWKESWORTH. l. c., p. 600.

3) Die Forschungsreise S. M. S. GAZELLE. I. Reisebericht. Berlin 1889, p. 206, Taf. 35.

4) Nach der Originalkarte (Track of the Swallow commanded by Capt. PHILIP CARTERET 1767) 2° 32′ S.

Deck niederprasselte. Dieser Angriff wurde mit einigen Gewehrschüssen beantwortet, denen ein Mann zum Opfer fiel, während die übrigen Insassen ins Wasser sprangen und nach den in einiger Entfernung harrenden Landleuten schwammen. In dem herrenlos gewordenen Kanu fanden sich einige Fische, eine Schildkröte, eine Kokosnuss, einige Bataten und ein mit Früchten gefüllter Korb. Die Eingeborenen glichen durchaus denen von Neu-Irland. Von einem Landungsversuch musste in diesem, aus 20—30 Inseln bestehenden Archipel — Admiralitäts-Inseln genannt [1]) — des üblen Zustandes wegen, in dem das Schiff sich befand, abgesehen werden. Die Mitte der grössten Insel wurde annähernd zu 2° 18′ S., 146° 44′ E. (besser 2° 5′ S., 146° 57′ E.) bestimmt [2]). Alle diese Eilande erschienen von dem herrlichsten Grün bedeckt, und das Auge gewahrte inmitten der Waldungen nur Blössen, die für die Anlage von Pflanzungen bestimmt waren. Am Strande lagen die Hütten der Eingeborenen umgeben von Hainen von Kokospalmen. Unweit der Südküste der Hauptinsel tauchte eine mit einem kegelförmigen Berge versehene Insel auf [3]), deren Lage CARTERET zu 2° 27′ S., 5½° W. vom St. Georg-Kap bestimmte [4]).

Nachdem alle diese Inseln passirt worden waren, konnte die Fahrt in W. z. N. bei günstigem Ostwinde fortgesetzt werden. Am Mittage des 16. September befand die „Swallow" sich unter 2° 19′ S., 145° 40′ E., worauf am Abend des 19. zwei niedrige, bewaldete Inseln in Sicht kamen. Die eine, Durour's Island genannt [5]), lag in 1° 14′ oder 1° 16′ S., 143° 21′ E. [6]) An der anderen, welche den Namen Matty's Island erhielt [7]), konnte erst während der Nacht vorbeigefahren und die Lage nur annähernd zu 1° 45′ S., 143° 2′ E. bestimmt werden [8]). Längs des Strandes und auch in der Nähe des Schiffes, beobachtete man eine Menge Eingeborene mit Fackeln, die demnach mit Fischfang beschäftigt waren. Infolge einer kräftigen westlichen Strömung und aus ESE—ENE. wehenden, aber unbeständigen Winden gelangte das Schiff am 22. unter 0° 53′ S., 140° 5′ E. Zwei Tage später kamen zwei kleine Inseln in Sicht, denen CARTERET sich jedoch nur auf 4—5 leagues zu nähern vermochte. Sie waren mit Bäumen bedeckt und hatten ein freundliches Aussehen, doch konnte nicht ermittelt werden, ob sie bewohnt waren. Ihre Lage war NW. z. W—SE. z. S. Die eine besass eine

---

1) Es klingt wie bittere Ironie, wenn man vernimmt, dass es gerade CARTERET war, der diese Inselgruppe zu Ehren der britischen Admiralität taufte.

2) Diese Grosse Admiralitäts-Insel, von F. A. MAURELLE Basco-Insel genannt, besitzt keinen eigenen Namen. Die Bezeichnung Marso (THOMAS JEFFERSON JACOBS. Scenes, Incidents, and Adventures in the Pacific Ocean. New York 1844, p. 114) beruht jedenfalls auf Erfindung. N. VON MIKLUCHO MACLAY (Reise in West-Mikronesien, Nord-Melanesien u. s. w. PETERMANNS Mittlg. XXIV. 1878, p. 407., Anthropologische Notizen u. s. w. Verhandlg. Berliner Gesellsch. f. Anthropologie. 1879, p. 109—113) gab Taui als Namen an, der aber wohl auf einem Missverständnis beruht. Was Manus anbetrifft, so hat R. VON BENNINGSEN (Bericht der Expedition S. M. S. „Möwe". Deutsches Kolonialblatt. X. Berlin 1899, p. 698) dargetan, dass damit die Bewohner der Stranddörfer, im Gegensatz zu den Usiai, die in den Wäldern hausen, bezeichnet werden. (s. auch H. SCHNEE. Über Ortsnamen im Bismarck-Archipel. Mittlg. von Forschungsreisenden aus den Deutschen Schutzgebieten. XIV. Berlin 1901. p. 240—241).

3) Es ist dies Mbuke [Buke], auch Sugarloaf-[Zuckerhut-]Insel genannt.

4) Dies giebt eine Länge von 146° 49′ S., was mit der Wirklichkeit (146° 50′ E.) gut übereinstimmt.

5) Aua der Eingeborenen. Früher wurde als einheimischer Name Hun, auch Hunt und Huhn angegeben.

6) Nach den neueren Karten 1° 14′ S., 143° 10′ E.

7) Eigentlich Maty-Insel, wie F. STRAUCH (Zu dem Namen „Matty-Insel" und dessen Rechtschreibung. Verhandlg. Ges. f. Erdk. XXII. Berlin 1895, p. 558) richtig bemerkt hat. MATHIAS MATY, Sekretär der Royal Society, war der zu Montfoort bei Utrecht geborene Sohn eines Réfugié. Der wirkliche Name des Eilands ist Wuwulu, doch findet man auch Popolo und Bobolo angegeben.

8) Nach den neueren Karten 1° 42′ S., 143° 10′ E.

Länge von etwa 3 miles und die andere eine solche von 6 miles. Die Lage dieser Stephens' Islands [1]) wurde zu 0° 22′ S., 138° 39′ E. bestimmt [2]).

Am 25. September wurden 3 kleine Inseln bemerkt, die Mapia-Inseln, in deren Nähe man noch vor Eintritt der Dunkelheit gelangte. Mehrere Kanus kamen an die Längsseite des Schiffes, worauf mehrere Insassen, ohne die mindeste Furcht zu zeigen, sich an Bord begaben. Mit Vergnügen waren sie bereit, ihre Kokosnüsse gegen Eisen einzutauschen, wie sie überhaupt mit dem Gebrauch dieses Metalles, das sie „Parram" nannten [3]), bekannt waren. Durch Zeichen wurde auch zu erkennen gegeben, dass hier zuweilen Fahrzeuge anlegten. Die Leute waren kupferfarbig, trugen schönes langes Haar, aber nur kurze Bärte. Der Einladung ihre heimatlichen Gestade aufzusuchen, konnte CARTERET, der kräftigen, westlichen Strömung halber, nicht Folge leisten. Als die Besucher gewahrten, dass die „Swallow" sich in ihrem Kurse nicht beirren liess, kehrten sie zurück. Nur einer weigerte sich ganz entschieden seinen Landsleuten zu folgen, so dass schliesslich nichts anderes übrig blieb, als ihn an Bord zu behalten. CARTERET gab ihm den Namen JOSEPH FREEWILL [4]) und benannte nach ihm die Inselgruppe Joseph Freewill Islands. Die Lage der grössten Insel, Pegun, die er Freewill Island nennte, wurde zu 0° 50′ N., 137° 51′ E. bestimmt [5]). Das von CARTERET beigefügte Kärtchen, auf dem N. und S. eine Vertauschung erfahren haben, wurde von den Eingeborenen mit Kreide auf dem Deck entworfen und macht ihrem Ortssinn alle Ehre.

Am 28. wurde in 2° 53′ N., 136° 10′ E., eine Untiefe entdeckt, die später den Namen Helen's Shoal erhielt [6]). Am 12. Oktober kam unter 4° 40′ N. eine kleine Insel in Sicht, die Current Island [Bur oder Bun] genannt wurde [7]), worauf CARTERET einen Tag später eine Insel erblickte, der er den Namen St. Andrews Island gab.

Erst am 26. Oktober tauchte die heiss ersehnte Küste von Mindanao auf. Längs dieser in südlicher Richtung segelnd, wurde nach der von DAMPIER im J. 1686 besuchten und von ihm zur Beschaffung von Lebensmitteln empfohlenen Bucht ausgeschaut, ohne dass es gelang sie zu ermitteln. Als CARTERET endlich in einer kleinen, nördlich vom Kap San Augustin gelegenen Bai vor Anker ging, nahmen die Eingeborenen eine derartig

---

1) Augenscheinlich zu Ehren von PHILIP STEPHENS, Sekretär der Admiralität, benannt.

2) Diese Inseln sind über ein Jahrhundert lang vergebens gesucht worden und erst im Laufe des letzten Jahrzehntes von den Karten verschwunden. Es konnte schon seit längerer Zeit gar keinem Zweifel unterliegen, dass sie mit den Providence-Inseln DAMPIER's, also mit Aifondi und Ajawi, identisch sind. Bereits DE ROSSEL wies darauf hin, dass diese Übereinstimmung sich ergiebt, wenn man die Längendifferenz (0° 48′) zwischen ihnen und den Mapia-Inseln in Betracht zieht. (Voyage de Dentrecasteaux. I. 1808, p. 448, 449). Dieser Ansicht schloss sich auch A. J. VON KRUSENSTERN an (Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1824, p. 6). CARTERET hatte in beiden Fällen sich um 3° 34′ geirrt. Durch die im August 1898 angestellten Nachforschungen des niederländischen Kreuzers „Serdang", unter dem Befehl des Lt. z. See P. F. VAN DER VELDE ERDBRINK, wurde endgültig dargetan, dass sie weder an der von CARTERET angenommenen Stelle, noch in weiterer Umgebung existiren. (Jaarboek van de Kon. Nederlandsche Zeemacht 1897—1898. 's Gravenhage 1899, p. 338).

3) Parang, die malaiische Bezeichnung für eine Art Messer.

4) Er starb einige Monate später während CARTERET's Aufenthalt auf Celebes.

5) Die Südspitze von Pegun liegt nach der auf dem niederländischen Kriegsschiff „Serdang" ausgeführten Bestimmung annähernd unter 0° 49′ N., 134° 17′ E. (Schetskaarten van Nederlandsch Oost-Indië N°. 44*e*. Hydrogr. Bureau van het Min. van Marine. 's Gravenhage 1902).

6) Nach dem Schiffe „Helen", Kapt. SETON, im Jahre 1794. (The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 508). Nach der Angabe von JAMES HORSBURGH (East India Directory. 4d ed. II. 1836, p. 570) liegt das Riff in 2° 50′ N., 131° 40¾′ E.

7) Bekannter unter dem Namen Pulu Anna, in 4° 38½′ N., 132° 3½′ E. liegend. (JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 572).

feindselige Haltung an, dass es geratener erschien die ungastliche Stätte wieder zu verlassen. CARTERET nannte sie Disappointment Bay [1]). Weiter segelnd erreichte die „Swallow" die an dem Südende von Mindanao gelegene Bucht, die sich der grösseren Sarangani-Insel Balut gerade gegenüber befindet. Auch hier war es unmöglich Proviant zu erhalten, und da täglich ein Überfall zu gewärtigen war, so wurde am 4. November die Fahrt durch die Makassar-Strasse angetreten. Als die „Swallow" am 15. Dezember in einer Entfernung von 3—4 miles von Makassar vor Anker kam, war die Not aufs Höchste gestiegen, zumal auch die Mehrzahl der Mannschaft erkrankt war. Bereits am Abend erschien ein Beamter an Bord, um Erkundigungen nach der Nationalität des Schiffes und dem Zwecke seines Kommens einzuziehen. Am nächsten Morgen sandte CARTERET einen Offizier mit einem Briefe an den Gouverneur von Makassar, in dem darum nachgesucht wurde, Lebensmittel und Wasser einzunehmen. Nach langen Hin- und Herzögern lehnte der Gouverneur, DAVID BOELEN, die Bitte ab, indem er sich hinter dem strengen Befehl, kein fremdes Schiff auf der Reede von Makassar zu dulden, verschanzte. J. A. VAN DER CHIJS, der die CARTERET zuteil gewordene Behandlung mit Recht kleinlich und kindisch nennt, weist aus einem Reskript der „Heeren XVII." vom 9. April 1761 nach, dass auf Ersuchen des englischen Gesandten im Haag verfügt worden war, den Schiffen Seiner Gross-Britannischen Majestät im Falle der Not Hülfe angedeihen zu lassen [2]). Nach verschiedenen, wiederum in die Länge gezogenen Verhandlungen verliess CARTERET die Reede von Makassar am 21. Dezember, um sich nach dem an der Südküste gelegenen Bonthain zu begeben und dort den Westmonsun über zu bleiben. Erst am 22. Mai 1768 vermochte die „Swallow" ihre Fahrt fortzusetzen, worauf sie am 3. Juni auf der Reede von Batavia anlangte. Auch hier war der Empfang nichts weniger als freundlich. Wenn auch in der Folge das Einvernehmen mit den Behörden sich nicht sonderlich besserte, so ist dies zu einem Teile sicher auch der Haltung CARTERET'S zuzuschreiben. Schliesslich wurde aber doch die „Swallow" auf der Insel Onrust wieder in einen leidlich seetüchtigen Zustand versetzt, so dass am 15. September die Heimfahrt angetreten werden konnte [3]). Erst am 20. März 1769 traf CARTERET auf der Reede von Spithead ein.

**L. A. de Bougainville** 1768.

Die erste französische Expedition setzte in nicht gerade vielverheissender Weise mit L. A. DE BOUGAINVILLE ein. Zwar gelang es ihm einige nicht unwichtige Entdeckungen zu machen, doch wusste er sie nicht auszunutzen, was der mangelhaften Ausrüstung des Schiffes mit zur Last fällt. Sein Reisewerk nimmt denn auch keinen hervorragenden Platz

---

1) Gemeint ist die Mayao-Bucht, deren NE-Kap in 6° 55′ N. liegt.

2) J. A. VAN DER CHIJS. Philip Carteret in Nederlandsch-Indië [1767—1768]. Tijdschr. voor Ind. Taal-, Land- en Volkenkunde. XXXIV. Batavia 1891, p. 3.

Es heisst in dem Erlass des Generalgouverneurs J. MOSSEL vom 9. April 1761: „De schepen van „zyn Groot Brittannische Majesteyt" moesten, by gebrek aan scheeps- of andere behoeften, op hun verzoek, met het benoodigde worden geriefd, in zoverre sulks zal kunnen werden gedaan zonder eyge ongerief en behoudens de neutraliteyt, die wy willen, dat stiptelyk zal werden in agt genomen tusschen de oorlogende mogentheeden." (J. A. VAN DER CHIJS. Nederlandsch-Indisch Plakaatboek. VII. 1755—1764. Batavia—'s Hage 1890, p. 472).

3) Auch über das Tun und Treiben CARTERET's in Batavia bringt VAN DER CHIJS (Philip Carteret. l. c., p. 36—60) eingehende Mitteilungen.

in der Literatur ein, und seine Karten sind geradezu schlecht zu nennen [1]). Das ungebührliche Aufheben, das von seiner Fahrt gemacht wurde, mag den mehr originellen, als gerechtfertigten Angriff DALRYMPLE'S mit veranlasst haben [2]).

Die vor der Antritt der eigentlichen Entdeckungsfahrt zu erledigende Aufgabe bestand darin, die Falklands-Inseln, die von Frankreich in Besitz genommen worden waren und auf denen BOUGAINVILLE eine ephemere Kolonie gegründet hatte [3]), an Spanien zu übergeben [4]).

Am 15. November 1766 wurde auf der Fregatte „Boudeuse" die Reede von Nantes verlassen. Nachdem am 1. April 1767 die erwähnte Übergabe stattgefunden hatte, segelte BOUGAINVILLE zunächst nach Rio de Janeiro, wo er die „Étoile" antraf, um mit dieser vereint die Fahrt nach dem Stillen Ozean fortzusetzen. Über Tahiti gelangte das Geschwader Ende Mai 1768 zu den Grandes Cyclades, die in zutreffender Weise mit der Tierra Australis del Espiritu Santo von QUIROS identifizirt wurden. Der verliehene Name musste aber in der Folge dem später von JAMES COOK gegebenen der Neuen Hebriden weichen.

Am 10. Juni wurde bei Tagesanbruch in der Richtung von Ost bis Nordwest Land gesehen, das einen grossen, nach SE. geöffneten Meerbusen umschloss. Hinter der niedrigen, bewaldeten Küste erhoben sich amphitheatralisch drei Bergrücken, deren Gipfel sich in den Wolken verloren. Die Bucht wurde Cul de sac de l'Orangerie genannt [5]), von der BOUGAINVILLE allerdings nicht wissen konnte, dass sie bereits von TORRES entdeckt worden war. Im Hinblick auf den traurigen Gesundheitszustand der Mannschaft erachtete er es unratsam das Land zu besuchen, wie denn auch aus demselben Grunde davon abgesehen wurde eine Durchfahrt in westlicher Richtung zu suchen, die der kürzeste Weg nach den Molukken

---

1) Voyage autour du Monde par la frégate du Roi La Boudeuse et la flûte L'Étoile en 1766, 1767, 1768 et 1769. Paris 1771., zweite Ausgabe Paris 1772, Nachdruck Neuchatel 1772.

Übersetzungen: Voyage round the World. Translated from the French by J. R. FORSTER. London 1772.

Reise um die Welt, welche mit der Fregatte La Boudeuse in den Jahren 1766—1769 gemacht worden. Leipzig 1772, 2te Aufl. 1783.

Reis om de weereldt met het fregat La Boudeuse en het fluitschip L'Étoile. Uit het Fransch met aanteekeningen van P. LEUTER. Dordrecht 1772., 2te Aufl. 1793.

Das Werk: Supplément au Voyage de Mr. DE BOUGAINVILLE. Neuchatel 1773, hat mit der Expedition gar nichts zu schaffen.

2) In Gestalt einer Widmung, die er seinem Buche: An Historical Collection of the several Voyages and Discoveries in the South Pacific Ocean. I. 1770, p. V, voranstellt und mit den folgenden Worten beginnt: „Not — to Him — who discovered scarcely any thing but *Patagonians*. Not — to Him — who from 20° South Latitude, thinking it *impossible* to go on *Discovery* into 30° South. Determined to come — Home — round the World into 50° — North. Nor — to Him — who infatuated with Female Blandishments, forgot for *what* he went *abroad* and hasten'd back to amuse the *European World* with stories of *Enchantments* in the *New-Cytherea;* but to — The Man — who" .....

3) ANT. JOS. PERNETY. Histoire d'un voyage aux Isles Malouines 1763—1764 avec les observations du Détroit de Magellan et sur les Patagons. Berlin 1769. Nouv. éd. Paris 1770.

4) Etwas wunderlich nimmt sich unter diesen Umständen der von einem gewissen MACLANGIN zu derselben Zeit ausgeheckte und dem französischen Marineminister DE CHOISEUL vorgelegte Plan aus, um auf diesen Inseln eine Kolonie einzurichten. Die weiteren Absichten dieses Mannes liefen auf die Gründung einer Südsee-Handelskompanie hinaus, zu dem Zweck den Stillen Ozean zu durchqueren und alle zu entdeckenden Inseln für Frankreich in Besitz zu nehmen. (Mémoire sur la découverte des Terres Australes, situées au couchant du Cap Horn, du Chili et du Peru. Paris 1767. Ms. 128 pp. f°.). Ich erwähne diese im Besitz von KARL W. HIERSEMANN befindliche Schrift, da möglicherweise in ihr auch von Neu-Guinea die Rede ist. (Katalog N°. 350. Geographie, Kartographie, Reisen. Leipzig 1908, p. 206—207).

5) Voyage autour du Monde, p. 259, siehe auch [CH. P. CLARET CTE. DE FLEURIEU]. Découvertes des François en 1768 & 1769, dans le Sud-Est de la Nouvelle-Guinée. Paris 1790, p. 82.

sein würde. Es wurde dementsprechend der Beschluss gefasst die bekanntere Route im Norden von Neu-Guinea aufzusuchen.

Infolge von Gegenwinden, zu denen sich noch Regen und überhaupt trübes Wetter gesellte, musste auf der Fahrt in östlicher Richtung längs der Terre de la Louisiade gekreuzt werden (Fig. 31). Am 17. Juni kam während der Vormittagstunden eine kleine Insel in NNE. in Sicht, und ausserdem wurde Land in NNW. gewahrt. Bald darauf wurde eine weitere kleine

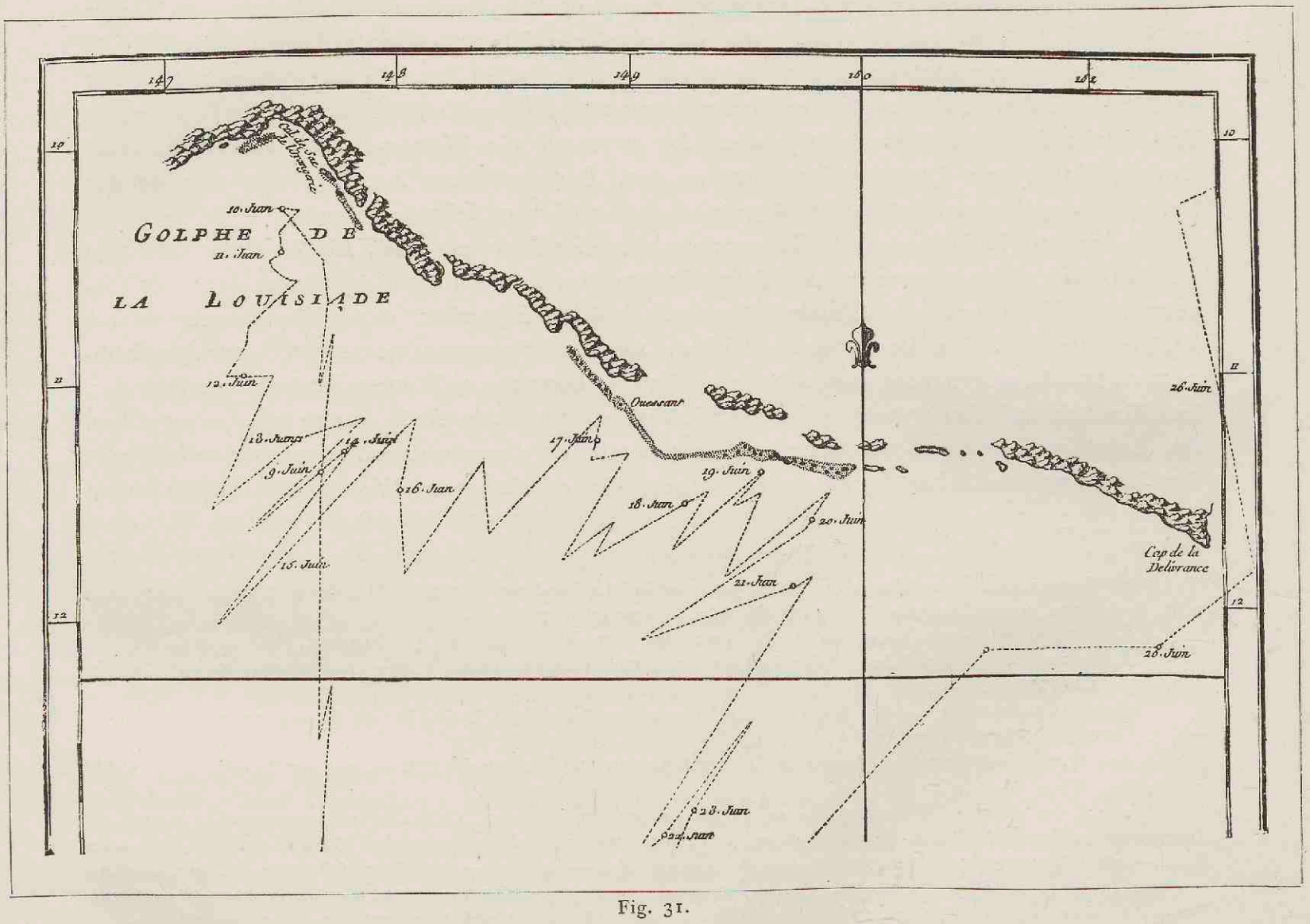



Fig. 31.

Insel bemerkt, die den Namen Ouessant erhielt wegen ihrer Ähnlichkeit mit der Insel dieses Namens an der Westküste der Bretagne. An dem nämlichen Tage mussten die Rationen vermindert werden, da die Lebensmittel eine bedenkliche Abnahme zu zeigen begannen.

Da die Gegenwinde nicht nachliessen, musste längs der sich im Osten weiter ausdehnenden und von Riffen umgebenen Inseln weiter lavirt werden, worauf erst am 25. mit Sonnenaufgang ein Eiland in Sicht kam [1]), deren SSE-Kap endlich dublirt werden konnte und

---

1) Es ist dies die Insel Jela, bekannter unter dem ihr von D'ENTRECASTEAUX gegebenen Namen Rossel.

mit Recht den Namen Cap de la Délivrance [1]) empfing. Der westlich von diesem Vorgebirge sich ausdehnende vermeintliche Meerbusen wurde Golfe de la Louisiade genannt (Fig. 31).

Am 26. Juni konnte eine nördliche Richtung eingeschlagen werden, worauf zwei Tage später die Salomo-Inseln auftauchten. Am 1. Juli gelang es eine Durchfahrt aufzufinden, die noch heutigentages unter dem Namen Bougainville-Strasse bekannt ist. Am 4. Juli bemerkten die Fahrzeuge die nördlichste der Salomo-Inseln, die den Namen Bouka [Buka] erhielt, dieselbe, die ein Jahr zuvor von CARTERET Winchelsea benannt worden war. Es wurde nunmehr versucht Neu-Britannien, das man nicht mehr weit entfernt glaubte, zu erreichen, um die Wasser- und Holzvorräte zu ergänzen und wirklich gelang es am 6. in dieselbe Bucht einzulaufen, die CARTERET am 27. August des vorhergegangenen Jahres aufgesucht hatte. Eine am Strande gefundene Bleiplatte mit der Inschrift „Hor'd here ick Majesty's" (sic!) sollte denn auch BOUGAINVILLE von dieser Tatsache in Kenntnis setzen, die ihn zu der Bemerkung veranlasste: „C'est un hasard bien singulier que celui qui, au milieu de tant de terres, nous ramène à un point où cette nation rivale venoit de laisser un monument d'une entreprise semblable à la nôtre" [2]).

Wenn sich auch kein Mangel an Wasser und Holz zeigte, so berührte das Fehlen von Früchten und anderen Nahrungsmitteln, besonders im Hinblick auf die vielen Kranken, sehr empfindlich. Die einzigen Spuren von Vierfüsslern, die man bemerkte, waren diejenigen von Schweinen, doch gelang es nicht eines einzigen dieser Tiere habhaft zu werden. Mehr Glück hatte man mit den Kronentauben.

Die Bai erhielt den Namen Port Praslin [3]). Die in ihm liegende Insel Lombom wurde Isle aux Marteaux genannt [4]), weil an einer Stelle derselben 10 Exemplare der für selten gehaltenen Hammermuschel (Mallcus) aufgefunden wurden [5]). Nachdem bis zum 11. Juli unausgesetzt Regenwetter geherrscht hatte, konnten die Vorbereitungen für die Beobachtung des Venus-Durchganges am 13., die VÉRON ausführte [6]), ins Werk gesetzt werden. Obwohl die Schiffe nach Vornahme der notwendigsten Reparaturen am Abend des 19. Juli zum Auslaufen bereit lagen, konnte der ungünstigen Windverhältnisse wegen, erst am Nachmittage des 24. die Weiterfahrt angetreten werden.

Nachdem das St. Georg-Kap umschifft worden war, wurde die Fahrt längs der Ost- und Nordostküste von Neu-Mecklenburg [Neu-Irland] in einem Abstande von 3 lieues fort-

---

1) Es sind drei verschiedene Vorgebirge dafür angesehen werden. Dasjenige D'ENTRECASTEAUX's ist das heutige Nordost-Kap, dasjenige DUMONT D'URVILLE's trägt heutzutage diesen Namen.

2) Voyage autour du Monde, p. 275.

3) Nach C. G. DE CHOISEUL, DUC DE PRASLIN, der damals Marineminister war. Dieser Platz ist aber nicht zu verwechseln mit dem Port Praslin von DE SURVILLE auf der Insel Ysabel (Salomo-Inseln).

4) Isle Duclos auf Pl. 12. = Latao (Green Island bei CARTERET).

5) Die auf deutschen Karten sich findende Übersetzung Hammer-Insel ist daher unrichtig.

6) [J. J. L.] DE LALANDE. Éclipse du 13 Juillet 1768. Histoire de l'Acad. Roy. des Sc. et Mém. de Math. et de Phys. Année 1771, p. 462—464.

MÉCHAIN. Nouvelle détermination de la Longitude du Port Praslin (ou Port du Cap Saint-Georges), sur l'Éclipse du Soleil, que M. Véron a observé dans ce lieu le 13. Juillet 1768. ([C. P. CLARET CTE. DE FLEURIEU]. Découvertes des François, en 1768 & 1769 dans le Sud-Est de la Nouvelle-Guinée. Paris 1790, p. 290—293).

NELL DE BRÉAUTÉ. Calcul de l'Éclipse de Soleil observée au Port Praslin, le 13 juillet 1768, par MM. Verron et de Bougainville, d'après les Tables de Soleil de M. Delambre, et les Tables de la Lune de M. Burckhardt. (L. I. DUPERREY. Mémoire sur les Opérations géographiques faites dans la campagne de la corvette de S. M. la Coquille, pendant les années 1822, 1823, 1824 et 1825. Paris 1827, p. 30—31).

gesetzt. Wie mangelhaft die Reisebeschreibung ist, erhellt bereits daraus, dass die aussen vorliegenden Inselgruppen gar nicht erwähnt, auf der Karte (Fig. 32) dagegen unter neuen, mit gänzlicher Vernachlässigung der bereits bekannten Namen angeführt werden. St. Jan-Insel wird zu einer Isle Bournand, Anthony Caens-Insel zur Isle d'Oraison, Gardenijs zu den Isles du Bouchage und die Fischer-[Gardner-]Inseln zur Isle de Suzannet [1]).

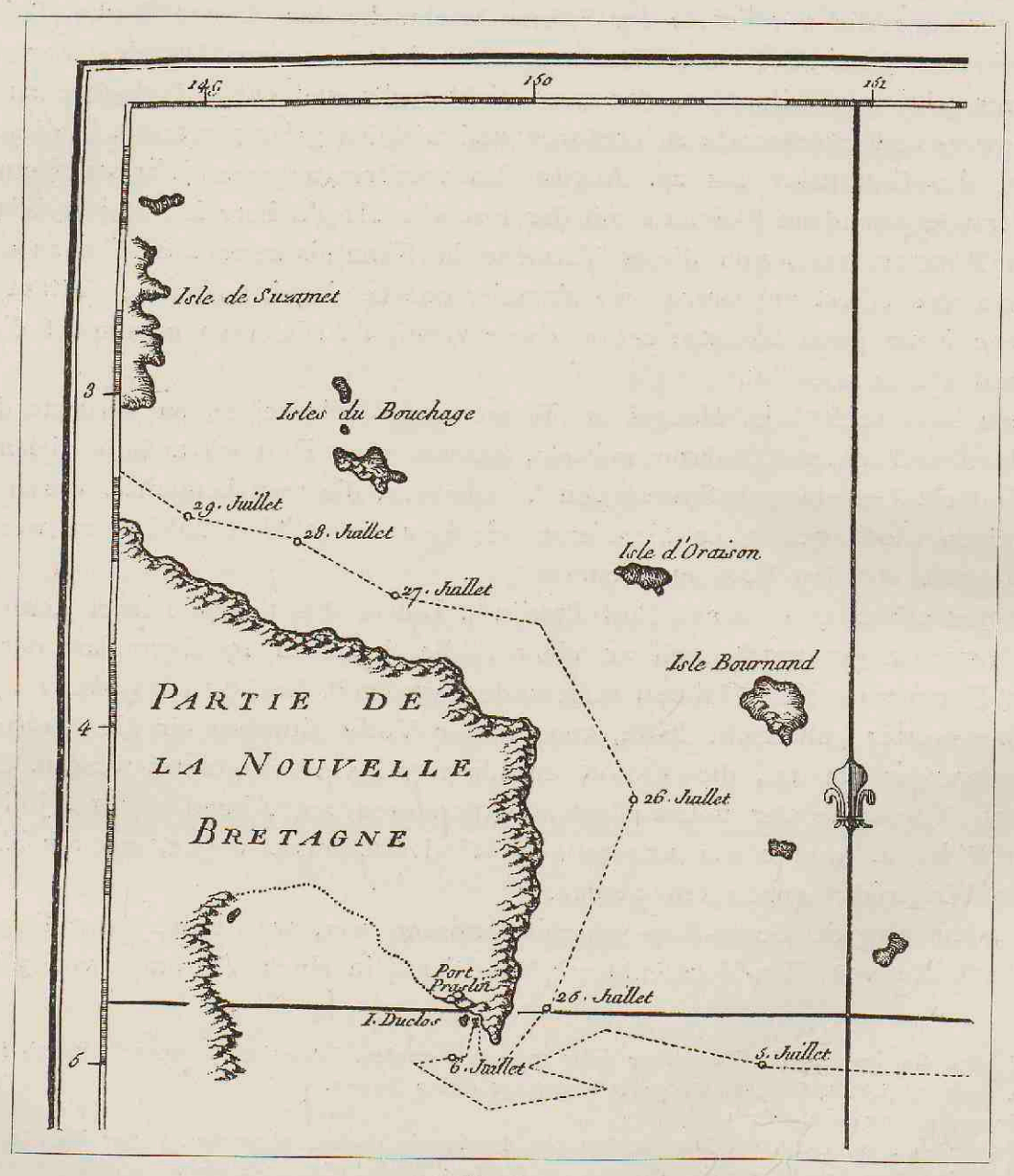



Fig. 32.

Am 29. Juli kamen des Morgens mehrere Kanus mit je 5—6 Insassen in die Nähe der Schiffe. Diese Leute besassen wolliges, krauses Haar, das bei einigen weiss gepudert war, genau wie dies CARTERET ein Jahr zuvor an der Westküste bemerkt hatte. Ebenso trugen sie ziemlich lange Bärte. Durch Gebärden wurden die Seefahrer zum Besuch des Strandes

1) Die Chevaliers DE BOURNAND, D'ORAISON, DU BOUCHAGE waren „enseignes de vaisseau", DE SUZANNET dagegen „garde de la marine".

eingeladen. Als ihnen von der „Boudeuse" aus einige Stücke Zeug zugeworfen wurden, war ein Steinwurf der Dank für das empfangene Geschenk. Die Bemannung der bei der „Étoile" herumlungernden Kanus schien sich noch dreister betragen zu haben, denn es wurden von dort einige Musketenschüsse gehört. Am nächsten Tage rückten Kanus in grösserer Zahl heran, ohne dass es auch diesmal zu einem Tauschhandel mit den Eingeborenen kam. Auch am 31. näherte sich eine Schaar von Booten dem kleineren Schiff, der „Étoile", die darauf von den Insassen mit Steinen und Speeren beschossen wurde. Gewehrfeuer trieb sie auseinander.

Die ersten Tage des August brachten regnerisches und stürmisches Wetter, so dass nur ab und zu Teile der Küsten bemerkt wurden. Nachdem am 3. August Neu-Hannover passirt worden war, tauchten an Backbordseite zwei Inseln auf, die mit St. Matthias und Squally von DAMPIER identifizirt wurden. Zwischen beiden wurden noch ein kleines Eiland erkannt. Im Text nicht erwähnt, dagegen aber auf der Karte eingetragen, findet sich eine Insel Kyue [1]), die an Backbordseite liegen gelassen wurde, deren Lage aber, wie C. DANNEIL in zutreffender Weise hervorhebt, nicht richtig angegeben ist [2]).

Als man am 5. des Morgens um 2 Uhr eine Insel im W. zu erkennen glaubte, wurde ein nördlicher Kurs eingeschlagen, alsdann aber um 10 Uhr das nur kleine und niedrige Eiland nochmals bemerkt. Darauf wurde aufs neue in westlicher Richtung gesteuert und am 8. des Morgens eine etwa 3 lieues lange, niedrige Insel entdeckt, die an der Südseite passirt wurde. Sie war bewaldet und in mehrere Stücke geteilt, die durch Sandbänke untereinander verbunden waren. Aus dem Umstande, dass viele gutgebaute Hütten und zahlreiche Kokospalmen vorhanden waren, wurde auf die Anwesenheit einer starken Bevölkerung geschlossen. Die in ihren Kanus mit dem Fischfange beschäftigten Eingeborenen nahmen von dem vorbeisegelnden Geschwader nicht die mindeste Notiz. Das Eiland, oder besser gesagt die Inselgruppe, erhielt den Namen Isle des Anachorètes. Es sind dies die Kanīt-Inseln. Von der Höhe des Mastes wurde im Westen noch eine isolirt liegende kleine Insel bemerkt, die KRUSENSTERN später Commerson-Insel nannte, zu Ehren des die Expedition begleitenden Naturforschers dieses Namens [3]).

In der Frühe des 6. tauchten zwei kleine Inseln auf, La Boudeuse genannt, deren einheimischer Name Uwe lautet. Kaum hatte man sie aus dem Gesicht verloren, als ein anderes niedriges Eiland auftauchte, dem gleich darauf eine Unmenge kleiner, bewaldeter Inseln folgten. Dieser Archipel wurde l'Échiquier genannt [4]). Glücklicherweise trat mit Eintritt der Nacht Windstille ein, wodurch die Schiffe der Gefahr entgingen an den Riffen zu zerschellen.

---

1) Selbst in bezug auf die Personennamen hat BOUGAINVILLE sich nicht einmal einer korrekten Schreibweise befleissigt. So wird a. a. O. (pag. 27) ein Chevalier DE KUÉ, als „garde de la marine" angeführt, während derselbe Mann p. 244 unter dem Namen KERUÉ figurirt. Auf den neueren Karten hat der letztgenannte für die Insel Verwendung gefunden.

2) Zwei wenig bekannte Inseln östlich von St. Matthias im Bismarck-Archipel. Petermann's Mitteilungen. XLVIII. 1902, p. 282.

3) Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1824, p. 20.

F. MOEWES. Commerson der Naturforscher der Expedition Bougainvilles. Naturw. Wochenschrift II. 1903, p. 340—342, 349—355, 389—392, 400—403.

4) Von den Eingeborenen Ninigo genannt.

Als man sich am 11. unter 2° 17′ S., befand, wurde im Süden die hohe Küste von Neu-Guinea bemerkt. Durch die kräftige Strömung wurde das Geschwader rasch weiter befördert. Im Laufe des 13. wurden zwei einander benachbarte Berge gewahrt, die an Höhe alle bisher gesehenen überragten. BOUGAINVILLE gab ihnen den Namen les deux Cyclopes, den DUMONT D'URVILLE später auf die westliche Gebirgsmasse beschränkte.

Beim Morgengrauen des 14. wurden zwei Eilande und ein Inselchen bemerkt. Es waren dies ohne Zweifel die Arimoa-Inseln (Liki, Niru Moar und Lansutu). Nunmehr ging die Fahrt bei schwachem Winde langsamer von statten. Auf 15. tauchte sogar Liki aufs neue wieder auf, wobei zu gleicher Zeit einige sehr niedrige Inseln bemerkt wurden, von denen die am weitesten nach Westen gelegene den Namen la nymphe Alie erhielt [1]). Im Hintergrunde, auf Neu-Guinea, erhoben sich mehrere Berge, deren höchster von BOUGAINVILLE als le géant Molineau bezeichnet wurde. Es ist dies das Wunsudu-Gebirge.

Um 10 Uhr des Vormittags gerieten die Schiffe in eine Strömung. Auf den trüben Wassermassen trieben Baumstümpfe und Früchte umher. Aus dem Umstande, dass eine Tiefe von 100 Faden gelotet wurde, schloss BOUGAINVILLE, dass entweder in der Nähe ein grösserer Fluss ausmünden [2]), oder dass eine Meerenge hier Neu-Guinea in zwei Teile zerlegen müsse [3]). Die Lage der Schiffe war mittags 1° 17′ S., 136° 16′ 30″ E. Par. Während des 16. und 17. August herrschte Windstille, der in der Nacht vom 17. zum 18. ein Sturm folgte. Am nächsten Morgen wurde in S W ¼ W. eine hohe Insel in etwa 12 lieues Entfernung bemerkt. Er war dies Supiori, die westliche Schouten-Insel.

Am 20. wurde die Linie passirt, aber erst zwei Tage später aufs neue Land gesichtet. Nachdem der Äquator nochmals geschnitten worden war, segelten die Schiffe längs der, als solcher gar nicht erkannten Insel Waigëu in der Absicht, sie vor dem Erreichen von Kap Mabo nicht mehr aus dem Auge zu verlieren. Am 23. befand die „Boudeuse" sich während der Mittagstunden in der Nähe zweier niedriger und bewaldeter Inseln. Zwei dorthin gesandte armirte Boote, die versuchen sollten Lebensmittel zu erlangen, kehrten unverrichteter Sache wieder zurück, da sie unbewohnt waren. Das weitere Vorwärtskommen der Schiffe wurde durch Gegenwind und Gegenstrom sehr erschwert.

Beim Tagesgrauen des 25. sah man sich von Eilanden umgeben, und unter dem sich darbietenden Durchfahrten wurde diejenige erwählt, die zwischen Kawé [Ruib] und der Nordwestspitze von Waigëu hindurchging und bereits von TASMAN benutzt worden war. Sie wurde zunächst Passage des Français und später Bougainville-Strasse genannt. Der eigentliche Name lautet, wie wiederholt erwähnt, Kawé-Strasse. Gag am 26. passirend, wurde in südwestlicher Richtung weiter gesegelt. Am nächsten Morgen kam eine Insel mit einem plumpen, schroff abstürzendem Berge in Sicht, der den Namen le gros Thomas erhielt. Es ist dies Pulu Pisang. An der Südspitze (lies Ostseite) lag ein kleines Eiland, während an der

---

1) Der wirkliche Name ist Insu Moar. Wenn BOUGAINVILLE es nur einigermaassen ernst mit der ihm gestellten Aufgabe genommen hätte, so würde er aus den Reisebeschreibungen von LE MAIRE, TASMAN, ROGGEVEEN, von denen doch französische Übersetzungen vorhanden waren, ersehen haben, dass gerade auf dieser Insel Früchte zu erhalten waren. Damit wäre nicht allein den vielen Skorbutkranken, sondern auch dem auf halbe Ration gesetzten, gesamten Schiffspersonal eine grosse Wohltat erwiesen worden.

2) Es befindet sich hier in der Tat die Mündung des Mamberomno.

3) Hierauf ist es wohl zurückzuführen, dass ROBERT DE VAUGONDY in seiner Karte vom J. 1774 an der angegebenen Stelle eine Neu-Guinea trennende Meerenge eingetragen hat.

Nordseite (lies Westküste) deren zwei bemerkt wurden. An diesem, wie auch an dem folgenden Tage wurden 5 bis 6 Inseln passirt [1]). Es sind dies: P. Pisang, Lawin, Toppershoedje, Keké und Tubulai. Ein von der „Étoile" nach zweien derselben gesandtes Boot fand weder Hütten, noch Früchte vor.

Von jetzt ab machte sich eine südliche Strömung geltend. Am 30. tauchte die Nordküste von Ceram auf, der man sich im Laufe des 31. näherte und ihr entlang in westlicher Richtung segelte. Am folgenden Tage wurden Buano, Kelang und Manipa passirt, worauf das Geschwader am 2. September die Bai von Kajeli an der Ostküste von Buru erreichte. „Le scorbut avoit fait parmi nous de cruels ravages depuis notre départ du Port Praslin, personne ne pouvoit s'en dire entièrement excempt, & la moitié de nos équipages étoit hors d'état de faire aucun travail .... Les vivres qui nous restoient étoient si pourris, & d'une odeur si cadavereux, que les momens les plus durs de nos tristes journées étoient ceux où la cloche avertissoit de prendre ces alimens dégoûtans & mal-sains" [2]). Nachdem BOUGAINVILLE sich dem „Residenten" HENRI OUMAN, der indessen nur Postenhalter war und in Wirklichkeit ARIE COOMANS hiess, gegenüber legitimirt hatte, durften die Schiffe vor Anker gehen und Proviant einnehmen. Am 7. wurde die Weiterfahrt angetreten, um am 28. auf der Reede von Batavia einzutreffen. Ganz im Gegensatz zu CARTERET, fand BOUGAINVILLE hier eine sehr freundliche Aufnahme, die er zweifelsohne seinem persönlichen Auftreten zu verdanken hatte, war er doch bereits früher von COMMERSON als „le plus galant homme du monde" bezeichnet worden [3]).

Infolge des immer schlechter werdenden Gesundheitszustandes der Mannschaft wurde bereits am 16. Oktober die Heimfahrt angetreten. Als BOUGAINVILLE nach dem Verlassen von Ascension im Atlantischen Ozean die „Swallow" erblickte, liess ihn die Neugier keine Ruhe, so dass er sich an Bord rudern liess. „J'offris à M. Carteret les services qu'on peut se rendre à la mer. Il n'avoit besoin de rien .... Son navire étoit fort petit, marchoit très-mal, & quand nous eûmes pris congé de lui, nous le laissâmes, comme à l'ancre. Combien il a du souffrir dans une aussi mauvaise embarcation!" [4]) Es ist nicht ohne Interesse hiermit den Bericht zu vergleichen, den CARTERET von dieser am 19. Februar 1769 stattgefundenen Begegnung giebt. Er bestätigt, dass BOUGAINVILLE ihm seine Dienste anbot, „which however was a mere verbal civility, as it was known that I had lately sailed from the places where M. Bougainville himself had been supplied". Dieser suchte darauf CARTERET weisszumachen, dass man ihn mit Depeschen von Mauritius nach Frankreich gesandt habe, da Zwistigkeiten zwischen den Einwohnern und dem Gouverneur ausgebrochen seien, und dass er vorher eine Handelsfahrt nach der Westküste von Sumatra unternommen habe, um Kokosnüsse und Rotang zu holen. Nachdem CARTERET bemerkte hatte, dass der Besucher keinen anderen Zweck verfolgte, als ihn auszufragen, brach er die Unterhaltung ab. Auf dem Deck erfuhr er nach-

---

1) Auf Pl. 16. (suite) findet sich die Bemerkung „Ces Isles étoient au nombre de 7, depuis quelques années un tremblement de terre en a fait disparoitre deux, les Hollandois les envoyent visiter de tems en tems". Von diesem Erdleben mit seinen Folgen findet sich sonst in der Literatur nicht die geringste Angabe.

2) Voyage ...., p. 305.

3) [JOS. JÉR. LAFR. DE] LALANDE. Éloge de Commerson. Observations sur la physique et l'histoire naturelle par l'Abbé Rozier. V. Paris 1775, p. 96.

4) Voyage ...., p. 386. BOUGAINVILLE verlegt die Begegnung auf den 25. Februar.

her, dass einige französischen Matrosen, die ihren Mund nicht halten können, von der Erdumseglung der „Boudeuse" erzählt hatten. „But I was now more displeased at the questions he had asked me than before, for if it was improper for him to communicate an account of his voyage to me, it was equally improper for me to communicate an account of my voyage to him; and I thought an artful attempt to draw me into a breach of my obligation to secrecy, while he imposed upon me by a fiction that he might not violate his own, was neither liberal nor just" [1]).

Am 16. März traf BOUGAINVILLE auf der Reede von Brest ein.

**Jean François de Surville 1769.**

Die Französische Ost-Indische Kompanie hatte LAW DE LAURISTON und dem Chevalier JEAN FRANÇOIS DE SURVILLE die Erlaubnis erteilt, ein Schiff, den „Saint-Jean-Baptiste", für den Küstenhandel in den Indischen Gewässern in die Fahrt zu bringen. Noch mit seiner Ausrüstung beschäftigt, drang zu ihnen das Gerücht von einer von WALLIS entdeckten Insel, die etwa 700 lieues westlich von Peru, zwischen 27° und 28° S., und etwa unter 102° W. von Paris liegen sollte. Auf diese ganz falsche Nachricht hin wurde der ursprüngliche Plan ohne weiteres über den Haufen geworfen und das ganz abenteuerliche Unternehmen ins Werk gesetzt, einem zweiten Besuche der Engländer zuvorzukommen und zugleich diese Insel für Frankreich in Besitz zu nehmen. Zu diesem Zwecke wurde das Schiff auf die Dauer von 3 Jahren verproviantirt und, um die wahre Absicht zu verheimlichen, liess man in Indien die Nachricht verbreiten, dass es auf eine Handelsfahrt nach Manila, China und Batavia abgesehen sei. In einer Reihe von Schriften sind Auszüge aus den Tagebüchern von mehreren Teilnehmern veröffentlicht worden, die uns aber sämtlich in bezug auf die uns interessirenden Gebiete im Stiche lassen [2]).

Am 3. März 1769 lief der „Saint-Jean-Baptiste" aus dem Ganges aus und langte, nachdem noch verschiedene Küstenplätze besucht worden waren, am 29. Juni vor Malaka an, wo der Aufenthalt bis zum 14. Juli währte. Hierauf wurde die Fahrt durch das Chinesische Meer fortgesetzt, längs den Westküsten von Borneo und den Philippinen gesegelt, und alsdann bei den Batan-[Bashi-]Inseln vor Anker gegangen. Nach dem Verlassen derselben wurde vom 24. August ab ein südöstlicher Kurs eingeschlagen, der erst eine wesentliche Änderung erfuhr, als das Schiff sich am 13. September unter 3° 19′ N., 135° 19′ E. v. Par. befand. Von dieser Stelle an wurde in östlicher Richtung gesteuert, um zu verhüten, dass der Schiff gegen die Küste von Neu-Guinea getrieben wurde. Am 21. wurde Landnähe vermutet, da täglich sehr

---

1) JOHN HAWKESWORTH. An Account of the Voyages .... I. London 1773, p. 665—668.

2) Nouveau Voyage à la Mer du Sud, commencé sous les ordres de M. MARION .... & achevé, après la mort de cet officier, sous ceux de M. le Chevalier DUCLESMEUR. Cette Relation a été rédigée d'après les Plans & Journeaux de M. CROZET. On a joint à ce voyage un Extrait de celui de M. DE SURVILLE dans les mêmes Parages. Paris 1783, p. 251—290.

[CH. P. CLARET, COMTE DE FLEURIEU.] Découvertes des François en 1768 & 1769 dans le Sud-Est de la Nouvelle Guinée. Par M.*** Paris 1790, p. 100—154.

[J. B.] DE LA BORDE. Histoire abrégée de la Mer du Sud. II. Paris 1791, p. 1.

Reise DE SÜRVILLE's in das Südmeer, welche er im Jahre 1769 auf eigene Kosten unternommen hat .... übersetzt und mit Anmerkungen begleitet von GEORG FORSTER. Magazin von merkwürdigen neuen Reisebeschreibungen. IX. Berlin 1793, p. 169—274.

Voyage de La Pérouse autour du Monde .... par L. A. MILLET—MUREAU. I. Paris. An V [1797], p. 100.

grosse Baumstämme, sowie Schilf und Tang treibend gesehen wurden. Am folgenden Tage bemerkte man noch grössere Holzmassen, nebst Zweigen und Früchten. Das Schiff befand sich unter 0° 43′ N., 144° 54′ E. v. Par., also gerade im Norden der Admiralitäts-Inseln. Am 23. September wurde die Linie passirt, die Schätzungen hinsichtlich der Länge gehen aber nicht unbeträchtlich auseinander (144° 32′, 145° 32′, bezw. 146° E. v. Par.). Hatten bisher südwestliche Winde vorgeherrscht, so traten nunmehr mit Kalmen wechselnde und von Regen begleitete Winde ein, die SURVILLE veranlassten unter dem Äquator zu bleiben. Erst in der Zeit vom 1. bis 6. Oktober wurden fortwährend Anzeichen von Land bemerkt. Nach der dem Werke von DE LA BORDE beigefügten Karte wurde östlich von den Neu-Mecklenburg vorliegenden Inseln gesegelt [1]).

Am 7. Oktober gelangten unter 6° 56$^3/_4$′ S. die Salomo-Inseln zum erstenmale in Sicht, worauf in einem Hafen der Insel Ysabel, der leider den Namen Port Praslin erhielt [2]), geankert wurde. Hier währte der Aufenthalt bis zum 21. Oktober. Am 4. Dezember ward das Meer mit Schulpen von Tintenfischen, von Tangen und Vögeln bedeckt gefunden. „Die gewöhnlichen (sic!) Anzeichen von der Nähe des Landes liessen uns vermuthen, dass Neuholland mit Neuguinea zusammenhing". Und das unter 33° 26′ S., 152° 12′ E. v. Par.!

Am 12. kam Neu-Seeland in Sicht. Inzwischen war der Zustand der Besatzung ein wahrhaft jammervoller geworden. Am 18. waren seit dem Verlassen von Port Praslin bereits 60 Mann gestorben und die meisten übrigen vom Skorbut ergriffen. Vier Tage später konnte in der Insel-Bai [3]) vor Anker gegangen werden. Nachdem beschlossen worden war, nunmehr nach Peru zu segeln, wurde die Bai am 31. Dezember wieder verlassen. Die heissersehnte Insel wurde auf der Weiterfahrt vergeblich zu erspähen gesucht, und schliesslich mussten die Nachforschungen nach ihr eingestellt werden, da der Skorbut von neuem zu wüten begann und auch der Wasservorrat auf die Neige ging. SURVILLE ertrank bei einem Landungsversuch an der Barre von Chilca. Am 9. April 1770 lief das Schiff in den Hafen von Callao ein und wurde hier, Zollformalitäten halber, nicht weniger als drei Jahre lang festgehalten. Nachdem die Stunde der Erlösung geschlagen, trat es, unter der Führung von GU. LABÉ, am 7. April 1773 die Rückfahrt an; die Ankunft in Frankreich erfolgte am 23. August.

**John Payne** 1769.

Das Schiff „Ponsborne" unternahm im Jahre 1769 eine Fahrt nach China, wobei zwischen Waigëu und der Nordküste von Neu-Guinea hindurchgesegelt wurde. Von den Beobachtungen des Kapitäns JOHN PAYNE wird nichts weiter berichtet, als dass er im Februar die Insel Merir passirte [4]).

**James Cook** 1770.

Nachdem die Admiralität dem Antrage der Royal Society eine Expedition zur geographischen Erforschung der Südsee und der Beobachtung des 1769 zu gewärtigenden Venus-

1) Carte d'une partie de la Nouvelle Hollande, de l'Isle des Arsacides .... par M. DE LABORDE.

2) Ein Jahr zuvor hatte nämlich BOUGAINVILLE, was SURVILLE nicht ahnen konnte, die gar nicht so weit davon entfernt gelegene Abataros-Bai mit demselben Namen bezeichnet, was wiederholt zu Verwechslungen den Anlass gegeben hat.

3) Lauriston-Bai von SURVILLE, welcher Name die Priorität für sich hat.

4) The Oriental Navigator. 2$^d$ ed. London 1801, p. 563., pag. 565 wird indessen die Fahrt in das Jahr 1761 verlegt. — JAMES HORSBURGH. India Directory. 4$^{th}$ ed. London 1836. II, p. 564. Das Logbuch befindet sich übrigens noch im Record Department des India Office. (List of Marine Records of the late East India Company. London 1896, p. 45).

Durchganges Folge gebend, die „Endeavour" in Bereitschaft hatte bringen lassen, entspann sich ein lebhafter Streit um die Führerschaft des Schiffes. Von einflussreicher Seite hatte man ALEXANDER DALRYMPLE in Vorschlag gebracht, der aber von dem ersten Lord der Admiralität, EDWARD HAWKE, mit Bestimmtheit abgelehnt wurde, weil jener niemals der Royal Navy angehört hatte und daher, im Hinblick auf frühere unliebsame Vorfälle, Unzuträglichkeiten befürchtet wurden [1]). HAWKE wies die Dränger schliesslich mit Erklärung ab, dass er sich eher die rechte Hand abhauen lassen würde, als seine Unterschrift unter ein Ernennungsdekret für DALRYMPLE zu setzen. So geschah es denn, dass auf Antrag von PHILIP STEPHENS, dem Sekretär der Admiralität, JAMES COOK, der durch seine sorgfältigen Aufnahmen an der Küste von Neu-Fundland bereits die Aufmerksamkeit auf sich gelenkt hatte, am 25. Mai 1768 mit dem Kommando betraut wurde.

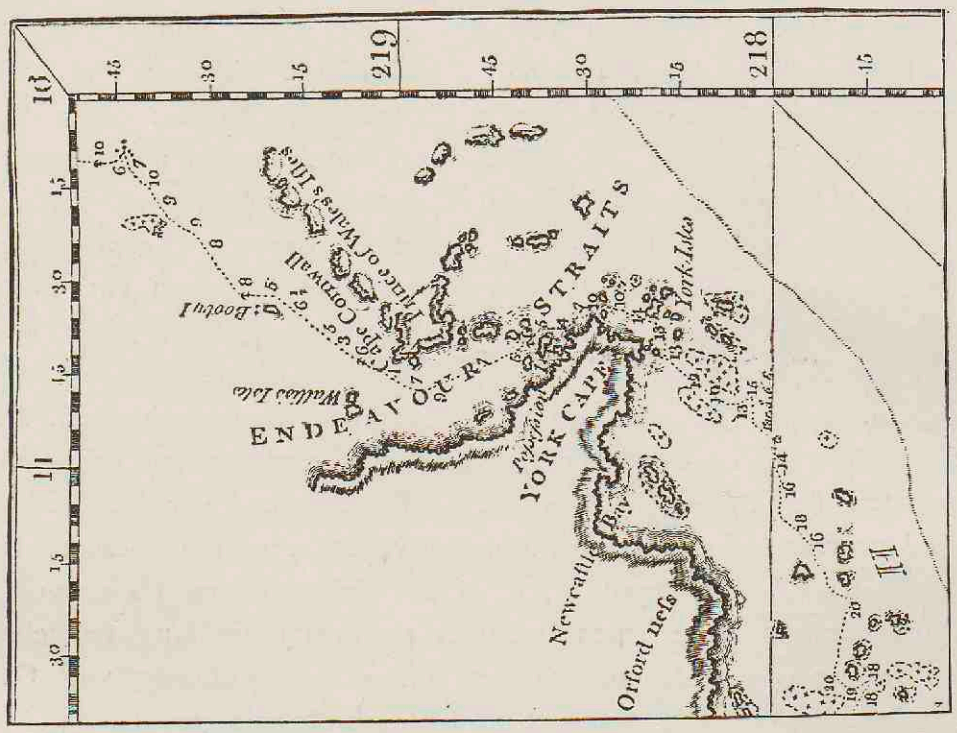



Fig. 33.

Am 25. August verliess die „Endeavour" den Hafen von Portsmouth und segelte, um Kap Hoorn herum, zunächst nach Tahiti, wo sie am 13. April 1769 in der Matawai-Bai vor Anker ging [2]). Nachdem COOK die Beobachtung des Venus-Durchganges, mit der eine Aufnahme der Insel verbunden wurde, erledigt hatte, setzte er am 15. August die Reise fort und langte am 8. Oktober in der Poverty-Bai auf Neu-Seeland an. Hier vermochte er bis zum 17. März 1770 durch die vollständige Küstenaufnahme der Doppelinsel eine ganz hervorragende Arbeit zu leisten. Am 19. April erreichte hierauf die „Endeavour" die Ostküste von Neu-Holland, um derselben entlang in nördlicher Richtung zu segeln und von verschiedenen Teilen genauere Aufnahmen zu veranstalten. Am 21. August wurde das Kap York [3]), womit zwei Vorgebirge — ein

1) E. T. Hamy. Études historiques et géographiques. Paris 1896, p. 345.

2) JOHN HAWKESWORTH. An Account of the Voyages undertaken by the Order of His present Majesty for making Discoveries in the Southern Hemisphere. II. London 1773, p. 80.

3) Zu Ehren von EDWARD AUGUSTUS, Duke of York and Albany, benannt.

östliches und ein westliches bezeichnet wurden — umschifft [1]). Als COOK auf der Weiterfahrt sich nachmittags um 4 Uhr an einer Stelle befand, von der aus der am entferntesten liegende Punkt auf Neu-Holland in S 48° W., der südlichste Punkt der im Westen liegenden Insel [Prince of Wales-Insel] in S 76° W. gepeilt wurde, kam er zu der Überzeugung, dass er in eine Meerenge geraten war. „Between these two points we could see no land, so that we conceived hopes of having, at least, found a passage into the Indian Sea" [2]). Auf

---

1) Für die folgende Darstellung kamen hauptsächlich die folgenden Schriften in Betracht:

JOHN HAWKESWORTH. An Account of the Voyages undertaken by the Order of His present Majesty for making Discoveries in the Southern Hemisphere. III. London 1773, p. 613—661.

W. J. L. WHARTON. Captain Cook's Journal of his first Voyage round the World made in H. M. Bark Endeavour 1768—1771. London 1893, p. 333.

Sir JOSEPH D. HOOKER. Journal of the Right Hon. Sir Joseph Banks during Captain Cook's first Voyage in H. M. S. Endeavour in 1768—1771. London 1896, p. 325—329. Die Handschrift dieses Journals hatte bereits Hawkesworth zur Verfügung gestanden, der einen ausgiebigen davon Gebrauch gemacht hatte.

SYDNEY PARKINSON. A Journal of the Voyage to the South Seas in H. M. Ship Endeavour. London 1773. — 2d ed. 1784.

P. GIDLEY KING. Comments on Cook's Log (H. M. S. „Endeavour" 1770). Sydney 1891.

HENRY WYLIE NORMAN. Captain Cook and his First Voyage round the World 1768—1771; with Special Reference to his Exploration of the Queensland Coast. Proceed. and Transact. Queensland Branch R. Geogr. Soc. of Australasia. Brisbane 1896. p. 1—30.

ARTHUR KITSON. Captain James Cook. „The Circumnavigator". London 1907.

Historical Records of New South Wales. I. Parts. Cook 1762—1780. Sydney 1893, p. 78, 157, 190, 211, 268, 288, 298, 333, 502.

2) Diese Entdeckung hat zu einer Reihe von Angriffen gegen COOK den Anlass gegeben. Den ersten Fehler beging HAWKESWORTH, der überhaupt seiner Aufgabe nicht recht gewachsen war, dadurch, dass er auf der Übersichtskarte der von ihm herausgegebenen Reisebeschreibungen den Namen Endeavour-Strasse auf die Torres-Strasse übertrug, (A Chart of Captn Carteret's Discoveries at New Britain, with part of Captn Cooke's Passage thro Endeavour Streights &c. An Account of the Voyages... I. London 1773, bei p. 595). Obwohl nun A. DALRYMPLE diesen Namen übernahm (Memoir concerning the Passage to and from China. London 1782 [1785]., auch C. P. Claret Cte. de Fleurieu. Découvertes des François en 1768 et 1769. Paris 1790. Karte bei Titelblatt und Tab. XII), wandte er sich sehr bald gegen die Unterstellung, dass COOK der Entdecker der Neu-Guinea und Neu-Holland trennenden Meerenge sei. Er behauptete, dass er JOSEPH BANKS bereits vor dem Antritt seiner Reise mit COOK eine Karte überhändigt habe, auf der die Route von TORRES auf Grund des Memorials von ARIAS eingetragen gewesen sei. (Letter from M. Dalrymple to Dr. Hawkesworth, occasioned by some groundless and illiberal imputations in his Account of the late Voyages to the South. London 1774, p. 29). Wir sind nicht mehr imstande die Richtigkeit dieser Angabe zu prüfen, wohl aber können wir feststellen, dass DALRYMPLE in der Tat bereits im Jahre 1767 und denn wieder im Jahre 1770 eine derartige Karte, die wir oben (p. 39, Fig. 10) auch reproduzirt haben, veröffentlichte. (An Account of the Discoveries made in the South Pacifick Ocean. Part I. London 1767. Pl. I., An Historical Account of the several Voyages and Discoveries. I. London 1770).

Die Bezeichnung „Torres-Strasse 1606" und als synonym „Die Neue Oststrasse" habe ich zum erstenmale auf der „Karte des Fünften Welttheils Polynesiens oder Inselwelt von JOH. TRAUGOTT PLANT gefunden. (Handbuch einer vollständigen Erdbeschreibung und Geschichte Polynesiens. I. Leipzig 1793, bei pag. LXIV). Auch sonst scheint dieser Name am Ausgang des 18. Jahrhunderts in Anwendung gekommen zu sein, denn A. J. VON KRUSENSTERN schrieb am 28. Dezember 1804 in Nagasaki die merkwürdigen Worte: „Eine andere Abhandlung über die Endeavour- oder, wie man sie jetzt nennt, Torrez-Strasse [sic!] würde ich so frey gewesen seyn, hier mit bey zu fügen, wenn ich nicht glaubte, dass sie noch mancher Berichtigungen bedürfe, die mir hier unmöglich werden. Ich habe versucht, zu beweisen, dass Torrez, nachdem ihn ein Sturm von seinem Admiral Quiros trennte, *nicht* durch die Strasse die Neu-Guinea von Neu-Holland trennt gesegelt sey, wie es DALRYMPLE auf einer Charte, die sich in seinem bekannten Werke, historical Collection u. s. w. befindet, angezeigt hat." (Nachrichten von dem russischen Weltumsegler Capitän von Krusenstern... F. VON ZACH. Monatliche Correspondenz zur Beförderung der Erd- und Himmelskunde. XIV. Gotha 1806, p. 241). Erst durch die dem Werke von MATTHEW FLINDERS (A Voyage to Terra Australis. London 1814) beigefügte Karte fand der Name Torres-Strasse die allgemeine Anerkennung. Wie aus dem Obenstehenden hervorgeht, muss der Versuch von G. LAUTS (Naam der straat tusschen Nieuw-Holland en Nieuw-Guinea. Verhandelingen en Berichten betrekkelijk het Zeewezen. XXI. Amsterdam 1861, p. 286) dafür den Namen Cook-Strasse einzuführen als unangebracht bezeichnet werden. Bedauerlicher Weise findet sich in einem im übrigen sehr hervorragenden Werke noch die Angabe, dass COOK der Entdecker der Torres-Strasse sei. (Report on the Scientific Results of the Voyage of H. M. S. Challenger during the years 1873—1876. A Summary of the Scientific Results. I. London 1895, p. 69).

der unweit der Küste liegenden Possession-Insel wurde die britische Flagge gehisst und im Namen des Königs George III. von dem ganzen Lande, von 38° S. ab, Besitz ergriffen und zugleich New South Wales genannt.

Am nächsten Tage wurde die Fahrt in westlicher Richtung fortgesetzt und darauf zwischen den Prince of Wales- und den Wallis-Inseln geankert. Am 23. segelte COOK zwischen diese beiden Inselgruppen hindurch, liess alsdann an Backbordseite eine Insel liegen, die wegen der vielen auf ihr hausenden Tölpeln (Sula) Booby-Insel genannt wurde, und gelangte darauf wieder in offenes Meer. Nunmehr war es zur Gewissheit geworden, dass zwischen Neu-Guinea und Neu-Holland eine trennende Meerenge lag, „which gave me great satisfaction" (l. c. pag. 615). Sie erhielt zu Ehren des Schiffes den Namen Endeavour-Strasse (Fig. 33).

Von der Booby-Insel ab wurde die Fahrt in W N W-Richtung fortgesetzt bis nachmittags um 5 Uhr, als auf offener See geankert wurde. Ein grosser Teil des folgenden Tages musste auf die Hebung des Ankers verwendet werden, so dass erst am 25. weiter gesegelt werden konnte. Als sich die „Endeavour" mittags unter 10° 18′ S., 140° 21′ E. [1]) befand, konnte Land nicht gesichtet werden, nur war etwa 2 miles im Süden eine ausgedehnte Untiefe bemerkt worden. Nachdem abends aufs neue geankert worden war, konnte am 26. die Fahrt in nordwestlicher Richtung fortgesetzt werden. Die an diesem Tage bestimmte Lage des Schiffes war 10° 10′ S., 139° 48′ E. Am 27. wurde der Kurs zunächst W N W., bald darauf aber N. genommen. Mittags war die Lage 9° 56′ S., 139° E. Während der Nacht, sowie am nächsten Tage wurde der nördliche Kurs beibehalten, wobei sich herausstellte, dass die Tiefe allmählich (von 17 auf 12 Faden) abnahm. Die Mittagsbreite war 8° 52′ S. Nachmittags um 4 Uhr gewahrte man vom Mastkorbe aus niedriges Land — die Südküste von Neu-Guinea — in N W. z. W. und in der Frühe des 29. wurde, 5 miles entfernt, in N. z. W. ein niedriges Eiland bemerkt, das in 8° 13′ S., 138° 35′ E. lag [2]). Wie COOK richtig erkannte, hatte er die Fledermaus- [Vleermuis-]Insel vor sich [3]). Am Mittage befand das Schiff sich unter 8° 19′ S., 138° 16′ E. Nachdem es 6 miles in S W. z. W. gesegelt hatte, kam es in die Nähe von Untiefen, weshalb eine Strecke von 4 miles mit einem S W-Kurse gefahren wurde [4]). Während des Abends wurde vom Lande abgehalten und des Nachts um 12 Uhr, 11 leagues von ihm entfernt, beigelegt. Am 30. ging die Fahrt in W S W., bez. W. z. S. weiter, wobei das niedrige und bewaldete Land — die Prins Frederik Hendrik-Insel — im einem Abstande von 4 leagues blieb. Mittags befand die „Endeavour" sich in

---

Was sonst als „englische Anmassung" mit bezug auf die Entdeckungen COOK's an der Ost- und Nordostküste unter dem Hinweise auf die alten Karten von JEAN ROTZ [ROSE], PIERRE DESCELIERS u. A. (Moniteur. Paris 1807. N. 42 und hieraus „Ueber die Entdeckung der östlichen Küste von Neuholland durch Cook". FR. VON ZACH. Monatliche Correspondenz. XVI. 1807, p. 134—148) bezeichnet worden ist, hat sich als ganz haltlos herausgestellt. Wir können in dieser Hinsicht auf frühere Bemerkungen (p. 16, 17.) verweisen.

1) Die Bestimmungen haben durch WILLIAM WALES, dessen Werk (Astronomical Observations made in the Voyages performed by Byron, Wallis, Carteret and Cook. London 1788) mir leider unzugänglich war, Korrekturen erfahren.

2) In Wirklichkeit 8° 15′ S., 139° 27′ E.

3) COOK schreibt Bartholomew und Whermoysen. Während die letzterwähnte Bezeichnung auf einer Verstümmelung des Wortes Vleermuys beruht, ist die erstgenannte ein Überbleibsel der auf der Karte von D'ABLANCOURT (s. oben p. 46, Fig. 15) nahe der Südküste von Neu-Guinea eingetragenen Phantasieinsel Bartolomeo. — Der einheimische Name lautet Habéke oder Habé.

4) „In the afternoon we were about a point of land, which we supposed .... Cape False or False Cape" (SYDNEY PARKINSON, l. c. pag. 158).

8° 30′ S., 137° 26′ E., während das Fledermaus-Eiland, 74 miles davon entfernt, in N. 69° E. lag.

Nach der Karte wurde während der nächsten Tage Kap Valsch umschifft [1]) und darauf längs der Nordwestküste der Prins Frederik Hendrik-Insel gesegelt. Wiederholt war der Versuch gemacht worden dem Ufer so nahe zu kommen, dass an eine Landung gedacht werden konnte, jedoch stets vergebens. Als endlich am 3. September [2]) morgens um 9 Uhr die Entfernung von der Südwestküste von Neu-Guinea nur noch 3—4 miles, bei 3 Faden Tiefe, betrug, wurde ein Boot bestiegen, in dem Platz nahmen: COOK, JOSEPH BANKS, DANIEL SOLANDER, der Botaniker, und bewaffnete Matrosen — im ganzen 12 Personen. Mit der Annäherung an den Strand wurde das Wasser zusehends untiefer, so dass 200 yards von ihm entfernt, die Ruder eingezogen und der Rest des Weges watend zurückgelegt werden musste.

Hatten sich bisher keinerlei Anzeichen menschlicher Niederlassungen zu erkennen gegeben, so gewahrte man unmittelbar nach dem Betreten des Strandes [3]) in dem schlammigen Boden Eindrücke von Menschenfüssen. Da sie sich unterhalb des Flutniveaus befanden, so wurde geschlossen, dass die Bewohner nicht fern sein konnten. Vorsichtig wurde längs des Waldsaumes marschirt, bis, nach Zurücklegung einer Strecke von 200 yards, ein Hain von Kokospalmen erreicht wurde, in dessen Nähe sich eine Hütte befand. Gar mancher sehnsüchtige Blick fiel auf die an den Bäumen hängenden Nüsse, doch fühlte man sich nicht sicher genug, um sich ihrer durch Heraufklettern zu bemächtigen. Weiter ausschreitend gelangte man alsbald an eine Pisanganpflanzung, in der auch ein Brotfruchtbaum stand. Plötzlich huschten, in einer Entfernung von 100 yards, drei Eingeborene aus dem Walde hervor. Auf die Eindringlinge zueilend, warf der vorderste etwas aus der Hand „which flew on one side of him" und das genau wie Schiesspulver brannte, ohne jedoch einen Knall zu geben [4]). Zu gleicher Zeit warfen seine Kameraden mit Speeren, welchen Angriff die Engländer mit nur schwach geladenen Gewehren beantworteten. Während eines kurzen Augenblickes stutzten die Papuanen, dann aber wurde ein dritter Speer unter die Ankömmlinge geschleudert. Diesmal wurden die inzwischen scharf geladenen Gewehre abgefeuert, worauf die ungastlichen Gesellen schleunigst im Dickicht verschwanden.

Infolge dieses unerfreulichen Zusammentreffens erschien ein weiterer Aufenthalt zwecklos, so dass der Rückmarsch angetreten wurde. Nach dem Überschreiten eines Vorsprunges wurden in etwa 500 yards Entfernung noch mehr Eingeborene bemerkt, auf die die zur Bewachung des Bootes zurückgebliebenen Matrosen bereits durch Zeichen aufmerksam

---

1) Cape Walsh bei COOK.

2) Bei Sir JOSEPH BANKS heisst es (l. c., pag. 326) irrigerweise 1. September.

3) OCTAVIO C. STONE giebt an (A few Months in New Guinea. London 1880, p. 96), dass Cook die Schweine auf Neu-Guinea eingeführt habe, eine Behauptung die bereits aus inneren Gründen keiner Widerlegung bedarf. Aber auch alle äusseren sprechen dagegen. Erstens ist in keinem Berichte von einem derartigen Transport die Rede. Zweitens dürfte in dem mit 12 Personen besetzten Boote schwerlich noch Platz für ein Paar Schweine — weniger wäre doch nicht gut denkbar — verfügbar gewesen sein, drittens aber war an Bord der „Endeavour" bereits ein so fühlbarer Mangel an frischem Fleisch eingetreten, dass schwerlich noch ein lebender Vierfüssler vorhanden gewesen sein wird. Vollends lag es auch dem Charakter Cook's fern seine eigenen Leute darben zu lassen, nur zu dem Zweck, um die Fauna Neu-Guinea's zu bereichern. Dass Stone die Reisebeschreibung seines berühmten Landsmannes überhaupt nicht gelesen hat, geht bereits daraus hervor, dass er im Vorwort (p. IX, X) behauptet, Cook habe den Boden von Neu-Guinea nicht betreten.

4) Diese Erzeugung von „Rauch" durch Auswerfen von Kalkstaub, hatte, wie wir oben (p. 41, Anm. 2) gesehen haben, bereits TORRES bemerkt.

gemacht hatten. Nach dem Besteigen des Bootes wurde noch eine Strecke längs der Küste gerudert, und man zählte auf dieser 60—100 Männer.

Die besuchte Stelle liegt nach COOK unter 6° 15′ S. [1]) und gegen 65 leagues NE. vom „Port Saint Augustine, or Walche Caep, and is near what is called in the charts C. de la Colta [sic!] de St. Buenaventura".

An Bord zurückgekehrt, fasste COOK zur Freude der überwiegenden Mehrzahl seiner Gefährten den Entschluss, auf eine weitere Untersuchung der Küste zu verzichten und nach Batavia zu eilen, da die „Endeavour" leck und auch sonst defekt war. Mehrere Offiziere hatten ihm den Wunsch nahegelegt, eine Abteilung an Land zu senden, um sich in den Besitz der Kokosnüsse durch Fällen der Palmen zu setzen. „This I peremptorily refused, as equally unjust and cruel".

Nachdem mittags die Weiterfahrt angetreten worden war, langte das Schiff am 17. September vor der Insel Savu an, wo die Besatzung eine freundliche Aufnahme fand und sich von den ausgestandenen Entbehrungen etwas erholen konnte. Vier Tage später wurde der Kurs nach Batavia genommen, wo die Ankunft am 9. Oktober erfolgte. Hier musste die „Endeavour" einer eingehenden Reparatur unterzogen werden, so dass erst am 26. Dezember an den Antritt der Heimfahrt gedacht werden konnte.

Am 12. Juni 1771 traf COOK nach fast dreijähriger Abwesenheit wieder in Downs ein.

**Provost** 1770 und 1772.

Selbst während ihrer Blütezeit hatte es die Niederländische Ost-Indische Kompanie nicht verhindern können, dass Gewürze auf unerlaubtem Wege in die Hände fremder Kaufleute gerieten. In dem Maasse aber, in dem ihre Macht sank, nahm auch dieser Schmuggelhandel überhand, und so war es schliesslich nur noch *ein* Schritt, dass der Versuch gemacht wurde, die Gewürze selbst zu verpflanzen. Der Mann, der diesen Gedanken zuerst in die Tat umsetzte, war PIERRE POIVRE. Nachdem er auf verschiedenen Reisen praktische Erfahrungen gesammelt hatte, unterbreitete er nach seiner ersten Heimkehr im Jahre 1748 der Französischen Ost-Indischen Kompanie das Projekt, die Gewürznelke und die Muskatnuss nach Bourbon und Isle de France [Mauritius] zu verpflanzen. Im folgenden Jahre aufs neue abgereist, gelang es ihm, auf einer mit der Fregatte „Colombe" unternommenen Fahrt im Jahre 1755 auf Timor nicht weniger als 3000 Muskatnüsse nach Mauritius zu bringen, die aber nicht gediehen [2]).

Im Jahre 1767 erfolgte seine Ernennung zum Intendanten von Isle de France und Bourbon, wodurch er in den Stand gesetzt wurde mit Nachdruck auf die Erfüllung seines Lieblingsplanes hinzuwirken. PROVOST, der als der geeignetste Vollzieher seines Willens

---

1) Dem kürzlich von G. P. ROUFFAER gemachten Vorschlage, diesen Punkt Kap Cook zu benennen (De Zuidwest-Nieuw-Guinea-Expeditie van het Kon. Nederl. Aardr. Genootsch. 1904/5. Leiden 1908, p. XXIII), kann nicht das Wort geredet werden. Abgesehen davon, dass dieser Name bereits für ein Vorgebirge an der NW-Küste der Insel Vancouver vergeben ist, muss hervorgehoben werden, dass diese Örtlichkeit bisher noch nicht wieder aufgefunden worden ist und daher in der Luft schwebt. Rouffaer giebt selbst zu (l. c., pag. 626), dass die Breitenbestimmung von Cook der Korrektur bedarf, und er setzt annäherungweise an deren Stelle 6° 17½′, mit Rücksicht auf die für das Kap Valsch gefundene Differenz.

2) PIERRE POIVRE. Voyages d'un Philosophe. 3ème ed. Paris. An II. (1793), p. XXXV.

DUPONT [DE NEMOURS]. Notice sur la vie de M. Poivre. Paris 1786. (Auszug: Göttingische Anzeigen von Gelehrten Sachen. 1787. I. (Stück 28), p. 477. — A. BOULLÉE. Notice sur Poivre. Lyon 1835. — CASTONNET DES FOSSES. Pierre Poivre. Sa Vie et ses Voyages. Bull. Soc. de Géogr. VIII. Lyon 1889, p. 305—354.

angesehen wurde, schiffte sich im Mai 1769 auf der von DE TREMIGNON [TREMIGON] befehligten Korvette „Vigilant" ein. Über Pondichery gelangte sie nach Atjeh, wo sie sich mit dem unter dem Kommando von D'ETCHEVERRY (DE CHEVRY bei TESSIER) stehenden Schiffe „Étoile du Matin" vereinigte [1]). Nachdem Manila besucht worden war, ging es im Januar 1770 über die Sulu-Inseln zunächst nach der in der Molukken-See liegenden Insel Majau [Mojau], wo es mit Mühe gelang zu landen und wo man alsdann zwei Tage lang vergeblich nach Gewürznelkenbäumen suchte [2]). Es bestand ursprünglich die Absicht nach Ceram und nach Timor, wo POIVRE s. Zt. die Muskatnüsse erhalten hatte, zu gehen. Da aber DE TREMIGNON befürchtete, dass die Lebensmittel nicht ausreichen würden, wollte er von dem Besuch der erstgenannten Insel absehen. Unter diesen Umständen entschloss sich PROVOST auf den „Étoile du Matin" überzugehen, um mit diesem Ceram zu besuchen. An den verschiedenen Küstenplätzen, unter denen Sawai namentlich aufgeführt wird, gelang es aber nirgends Gewürze zu erwerben. Endlich wurde aber die Insel Gébé erreicht, und hier wurden ihm durch die Vermittelung des Radja die heiss begehrten Produkte der Molukken zuteil.

Bald nach der am 25. Juni 1770 erfolgten Rückkehr nach Mauritius stellte sich jedoch heraus, dass man sich hatte anführen lassen, indem 4/5 der Muskatnüsse der „langen", also von Neu-Guinea stammenden Art angehörten [3]), die übrigens samt den echten nicht keimen wollten. Von den Pflänzlingen wurde behauptet, dass sie gut gediehen, doch konnte DE GENTIL trotz des ausgesprochenen Wunsches nichts davon zu sehen bekommen. Die Gewürznelken gediehen zwar, fielen aber weit kleiner aus als in ihrem Vaterlande [4]).

Den holländischen Behörden war das Vorgehen der Franzosen nicht unbekannt geblieben. Wie A. HAGA auf Grund der in Batavia vorhandenen Akten ermitteln konnte, waren sie durch einen im Post-Rijder vom März 1771 sich findenden Bericht darauf aufmerksam geworden. Auf eine Anfrage hin, hatte der Gouverneur von Ternate, P. J. VALCKENAER, erklärt, dass diese Gewürze 1770 auf Gébé und zu Patani (SE-Halmahera), also in der Kompanie unterstehenden Gebieten, in die Hände PROVOST's gelangt seien [5]). HAGA hat nun

---

1) Observations botaniques. Histoire de l'Académie royale des Sciences. Année 1772. 1ère partie. Paris 1775, p. 57.

Abbé TESSIER. Sur l'importation du Gérofflier des Moluques aux Isles de France, Bourbon & de Sechelles, & de ces Isles à Cayenne. Observations sur la Physique (Journal de Physique). XIV. Paris 1779, p. 48.

PIERRE POIVRE. l. c., pag. LVI—LIX.

2) Bekannter unter dem früher gebräuchlichen Namen Meau. Die hier befindlichen Gewürznelkenbäume waren bereits 1653 auf Befehl der Ost-Indischen Kompanie zum grössten Teile vernichtet worden. (F. VALENTIJN. Oud en Nieuw Oost Indien. I. 2. Dordrecht—Amsterdam 1724, p. 304). Augenscheinlich war PROVOST durch die bei GEMELLI CARERI sich findende Angabe (Voyage du Tour du Monde, traduit de l'Italien par L. N. [E. LE NOBLE]. V. Paris 1727, p. 215) missleitet worden.

3) O. WARBURG meint (Die Muskatnuss. Leipzig 1897, p. 213), dass unter der „langen" Muskatnuss die zu Myristica philippinensis Lam. gehörende Art zu verstehen sei. Dieser Irrtum rührt wohl daher, dass man, wie aus einer Notiz von HOMBRON hervorgeht (J. DUMONT D'URVILLE. Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie. Histoire du Voyage. VI. 1844, p. 307), die auf Neu-Guinea selbst erworbenen Nüsse dieser Art zuzählte. Die papuanischen Nüsse (Myristica argentea Warbg.) sind auf Gébé so wohlfeil, dass schwerlich jemand auf den Gedanken gekommen sein wird, die philippinischen dort einzuführen. Man sehe auch die hierunter folgenden Bemerkungen von P. SONNERAT.

4) [G. H. J.] LE GENTIL [DE LA GALAISIÈRE]. Voyage dans les Mers de l'INDE. II. Paris 1781, p. 688.

5) Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 269—270.

Auch DUPONT DE NEMOURS sagt bereits (Notice sur la vie de M. Poivre, Chevalier de l'Ordre du Roi. Paris 1786), dass man sich die Gewürze von den Fürsten von Gébé und Patani verschafft habe. (s. Göttingische Gelehrte Anzeigen. 1787. I., p. 478).

J. R. FORSTER zeigt sich dagegen schlecht unterrichtet (Magazin von merkwürdigen neuen Reisebeschreibungen.

gemeint, dass der genannte Bericht sich auf die Fahrt bezieht, an welcher SONNERAT teilnahm, weshalb er deren Datirung als eine unrichtige ansieht. Ein Einblick in den Text der erwähnten Zeitschrift überzeugt sofort davon, dass er zwei Expeditionen miteinander verwechselt hat. Es heisst nämlich in dem aus Isle de France vom 15. September 1770 datirten Briefe [1]): „Herr Poivre, unser Intendant, hat während seines hiesigen Aufenthaltes einen Plan entworfen, um sich einige der Pflanzen zu verschaffen „welke de verwoestende naarstigheid der Hollandern ontsnapt waren". Zu diesem Zweck wurden auf seinen Befehl zwei Reisen dorthin unternommen [2]), von denen die zweite vom Januar 1769 bis Juni 1770 gedauert hat. Dass Herr Provost diesen Auftrag mit gutem Erfolge ausgeführt hat, ergiebt sich aus einem Beschluss des Hohen Rates von Isle de France vom 10. Juli 1770. Unter Lobes- und Dankeserhebungen wird darin konstatirt, dass 400 Muskatpflanzen, 10000 Muskatnüsse, die zum grössten Teile bereits gekeimt hatten, 70 Pflänzlinge von Gewürznelkenbäumen, sowie eine Kiste mit Gewürznelken am 24. Juni von ihm angebracht worden seien". Zum Schluss heisst es alsdann wörtlich: „Diese Entdeckung wurde auf einer Insel gemacht, welche *völlig unabhängig* von den Holländern ist, so dass diese sich nicht darüber beklagen können, dass man sich eines Diebstahls schuldig gemacht habe".

Wie wir bereits gesehen haben, zeitigten die Kultivirungsversuche nichts weniger als ein günstiges Resultat, weshalb POIVRE sich entschloss nochmals einen Versuch zu wagen.

Mit der Leitung dieser Expedition wurde abermals PROVOST betraut [3]). Dem Naturforscher PIERRE SONNERAT war es gestattet worden an ihr teilzunehmen, und diesem Umstande ist es denn auch zuzuschreiben, dass wir uns mit den beiden Unternehmungen etwas näher haben befassen müssen. SONNERAT hat sich nämlich nicht gescheut, die öffentliche Meinung durch einen falschen Titel irrezuleiten [4]). Wenngleich in seinem Werke sich eine Reihe von Angaben über Produkte von Neu-Guinea vorfinden, so hat er jedoch dieses Land niemals gesehen und auch niemals behauptet dasselbe gesehen zu haben [5]). Allerdings hat er die besuchten Orte — was eines wissenschaftlich gebildeten Mannes ebenfalls unwürdig ist [6]) — durch ein an die Stelle des Namens tretendes *** oder (*) zu verschleiern gesucht. Dass

---

XI. Berlin 1794, p. 327), wenn er meint, dass AUBLET, COMMERSON und SONNERAT die verschiedenen Gewürzpflanzen auf den Philippinen, den Molukken und auf Neu-Guinea gesammelt hätten. Der ersterwähnte hat überhaupt keine der genannten Inseln gesehen und dem zweiten war keine Gelegenheit gegeben worden an den betreffenden Orten zu sammeln, da BOUGAINVILLE nirgends angelegt hatte

1) Nederlandsche Post-Rijder. 1772. Utrecht—Amsterdam, p. 274—277.

2) Von der ersten Reise hat man nichts näheres gehört.

3) Abbé TESSIER l. c., pag. 49; — Observations botaniques l. c., pag. 57, 58.

4) Voyage à la Nouvelle-Guinée, dans lequel on trouve la description des Lieux, des Observations physiques & morales, et les détails relatifs à l'Histoire Naturelle dans le Regne Animal & le Regne végétal. Paris 1776.

SONNERAT's Reise nach Neu-Guinea. Aus dem Französischen übersetzt von J. P. EBELING. Leipzig 1777.

An Account of a Voyage to the Spice Islands and New Guinea. London 1781.

Resa till Nija Guinea 1771—72. Met företal utg. af S. ÖDMANN. Upsala 1786.

PIERRE POIVRE. Voyages d'un philosophe. l. c., pag. LXV.

5) In dem Werke von O. WARBURG, das in seinem historischen Teile die erforderliche Gewissenhaftigkeit vermissen lässt, wird allerdings behauptet (Die Muskatnuss. Leipzig 1897, p. 352), dass SONNERAT auf Neu-Guinea und den Molukken gewesen sei.

6) Übrigens bemerkt H. A. BERNSTEIN (Voorloopige medeelingen nopens reizen in den Molukschen Archipel. Tijdschr. v. Ind. T. L. en Vk. XIX. Batavia 1864, p. 461), dass auch seine Mitteilungen über die Fauna von Gébé sehr unzutreffend sind.

ihm dieses nicht glücken sollte, wurde durch THOMAS FORREST bewiesen, der bereits nach wenig Jahren in Erfahrung brachte, dass diese Expedition die Gewürzpflanzen ebenfalls auf Gébé durch die Vermittelung der Patanier erhalten hatte [1]). Genaueres erfahren wir durch den Auszug aus dem Logbuch, den CH. N. S. SONNINI DE MANONCOURT einer nach dem Tode SONNERAT's veröffentlichten Ausgabe seiner Reisen beigefügt hat [2]).

Wir folgen zunächst der SONNERAT'schen Relation unter Berücksichtigung der durch das Logbuch bedingten Ergänzungen und Berichtigungen.

Am 29. Juni 1771 verliess die Flüte „Isle de France" unter dem Befehl des Chevalier DE COËTIVI, in Begleitung der von CORDÉ befehligten Korvette „Nécessaire", Port Louis auf Mauritius, um sich zunächst nach den Philippinen zu begeben. Am 29. Dezember wurde aus der Bai von Manila wieder ausgesegelt und hierauf Zamboanga auf Mindanao besucht. Diese Reede wurde am 9. Februar 1772 verlassen und die Fahrt in südsüdöstlicher Richtung fortgesetzt. Nachdem die Insel Siau passirt worden war, kam in der Frühe des 16. Majau in Sicht und am folgenden Tage wurde an den Inseln der Batjan-Gruppe Kasiruta [Gross-Tawali], Mandioli und Batjan vorbeigesegelt. Am 18. wurde zwischen den Inseln Kéké, Lawin, Hasil [Djëronga], Pulu Pisang [3]) und der Nordküste von Obi Major [Obi Ra] [4]), welche Meerenge den Namen Détroit Français erhielt, hindurchgefahren. Nachdem am 19. die Inseln Gag und Gébé in Sicht gekommen waren, wurde am 20. nahe der Südostecke der letztgenannten Insel vor Anker gegangen. Der ungünstigen Lage wegen wurde die Fahrt am nächsten Tage fortgesetzt, bis es am 23. gelang einen geeigneten Ankerplatz in der zwischen Gébé und dem kleinen Eiland Fau gelegenen Meerenge ausfindig zu machen [5]), wo die Fahrzeuge bis zum 2. März liegen blieben.

Die Relation behauptet nun, dass man an dem genannten Tage weitersegelte, um auf der „Terre des Papoux" einige Entdeckungen zu machen. In Wirklichkeit ging aber der Kurs nach der kleinen Insel Muor, die ganz in der Nähe der Südostspitze von Halmahera gelegen ist und wo man sich vom 4. bis 8. März aufhielt. Hier dürfte es denn auch gewesen sein, wo mit dem unweit gelegenen Patani engere Beziehungen angeknüpft wurden.

Am 9. März langte das Geschwader wieder an dem alten Ankerplatz bei Gébé an [6]), wo beschlossen wurde einige Zeit zu bleiben, zumal man auf dieser, von Papuanen bewohnten

---

1) Voyage aux Moluques et à la Nouvelle Guinée en 1774, 1775 et 1776. Paris 1780, p. 9, 175. L. DE FREYCINET traf im Dezember 1818 auf der Insel Lawai bei Waigëu einen alten Eingeborenen von Gébé, der ihm erzählte, dass er in seiner Jugend dessen Landsleute gesehen habe, die gekommen waren, um Muskatnusspflanzen zu holen. (Voyage autour du Monde. Historique. II. 1. Paris 1827, p. 27).

2) Voyage aux Indes orientales et à la Chine, fait par ordre de Louis XVI, depuis 1774 jusqu'en 1781. Nouv. édition .... par SONNINI. III. Paris 1806, p. 404—409.

Die Abhandlung von LAW DE LAURISTON. Observations sur les Voyages de M. Sonnerat dans les Indes orientales. Journal encyclopédique. V. pt. 3. Paris 1783, p. 505, habe ich nicht aufzutreiben vermocht. Augenscheinlich ist auch das Zitat nicht richtig.

3) Als Beispiel für die Namenverstümmelungen möge nur angeführt werden, dass die genannten Inseln in dem Logbuch als Carkek, Pulo-larcien, Garcia und Pulo pissang figuriren.

4) Aby in der Relation.

5) Die Aufnahmen des Leutnant MAREAU wurden zuerst ohne Nennung seines Namens von ALEXANDER DALRYMPLE veröffentlicht (A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. London 1781—1794. Class XVII. N°. 18). Einen ausführlicheren Abdruck veranstaltete später L. DE FREYCINET. (Voyage autour du Monde .... exécuté sur les corvettes l'Uranie et la Physicienne. Navigation et Hydrographie. Atlas. Pl. III).

6) Die Relation berichtet, dass dieses am 16. geschah.

Insel freundliche Aufnahme fand. Während dieses Aufenthaltes erhielt man den Besuch verschiedener Fürsten, so von seiten des Sultans von Tidore, was ganz unglaubwürdig erscheint, und des Radja von Patani. Am Abend des 20. März machte auch ein Abgesandter des Radja von Salawati seine Aufwartung, um die Mitteilung zu überbringen, dass ein Angriff geplant sei und dass er die Vollmacht besitze im Namen seines Herrn und Gebieters 3000 Mann zur Verfügung zu stellen, falls beabsichtigt werde Widerstand zu leisten. Er war zugleich der Überbringer einer Einladung zum Besuche seines Landes, das über einen vortrefflichen Ankerplatz verfüge und auf welchem auch Gold und Perlen erhandelt werden könnten.

Wie SONNERAT ferner mitteilt, und durch sein Werk auch erhärtet wird, verwendete er seine Zeit darauf naturhistorische Sammlungen anzulegen. Durch Vermittelung der Papuanen wurden Muskatnüsse und zwar sowohl echte, wie papuanische, und ferner Gewürznelken erhalten.

Bei dieser Gelegenheit wird erwähnt, dass ein portugiesisches Schiff, das auf der Fahrt nach Timor begriffen und durch einen Sturm nach der Westküste von Neu-Guinea verschlagen, dort vor Anker gehen musste, um die erlittenen Schäden auszubessern, Muskatnüsse und Gewürznelken zu erwerben vermochte. Ohne Timor zu berühren, war es auf direktem Wege nach Macao gesegelt, um dort die kostbare Ladung an den Mann zu bringen.

Am 6. April lichteten die „Isle de France" und der „Nécessaire" ihre Anker, doch tat sich erst nach Ablauf zweier Tage ein günstiger Wind auf, der die Weiterfahrt gestattete. Am 28. wurde in die Ombaï-Passage eingelaufen und alsdann, nach dem Passiren von Timor, die Reise durch den Indischen Ozean fortgesetzt. Am 4. Juni trafen die Schiffe, ohne im geringsten behelligt worden zu sein, wieder auf Mauritius ein.

Diesmal waren die Kultivirungsversuche von anscheinend besserem Erfolge begleitet. Als PH. G. KING im August 1791 auf der Insel anlangte, gab es dort bereits 4163 Nelken- und 2544 Muskatnussbäume [1]). Allerdings sagt L. DE GRANDPRÉ, dass die Gewürze dort doch nicht gut haben gedeihen wollen, weshalb man sie nach den Seychellen verpflanzt habe, wo sich die Zimmt-, Muskatnuss- und Gewürznelkenbäume sehr gut zu entwickeln begannen. Nach Ausbruch des Krieges im Jahre 1778 ankerte hier ein grosses französisches Schiff, um Wasser einzunehmen, wurde aber für ein feindliches gehalten, was den Wächter veranlasste alle Anpflanzungen in Brand zu stecken, dem die meisten Bäume zum Opfer fielen [2]).

**Fr. B. Hemmekam 1771.**

Im Jahre 1771 rüstete der Sultan von Tidore eine aus 30 Fahrzeugen bestehende Hongiflotte [3]) aus, an der nicht weniger als 1200, nach anderer Angabe sogar 1500 Eingeborene teilnahmen, um auf Ansuchen des Radja van Salawati die aufrührerischen Bewohner von Patani auf Halmahera und der Insel Gébé, von Sailolof auf Salawati sowie dem westlichen

---

1) JOHN HUNTER. An Historical Journal of the Transactions at Port Jackson and Norfolk Island. London 1793, p. 444.

2) Voyage dans l'Inde et au Bengale, fait dans les années 1789 et 1790. I. Paris. An IX—1801, p. 14—17. — CHARLES GRANT, Viscount de Vaux. The History of Mauritius or the Isle of France. London 1801, p. 34.

3) Hongiflotte ist eine Kriegsflotte von eingeborenen Fahrzeugen, die auf Befehl der Fürsten gebildet werden. In der Zeit der O. I. Kompanie wurden Hongifahrten besonders zu dem Zweck unternommen, die an verbotenen Plätzen wachsenden Gewürzpflanzen zu vernichten, wobei es an Brandschatzungen der Stranddörfer nicht fehlte.

Teile von Waigëu zu unterjochen. Im Auftrage des Gouverneurs von Ternate nahmen an dem Schiffe „Snuffelaar" der Unterkaufmann FRANÇOIS BARTHOLOMEUS HEMMEKAM und der Obersteuermann WAKER teil. Das Resultat entsprach nicht dem gemachten Aufwande, indem nur 6 Patanier gefangen und hingerichtet wurden. Bei dieser Gelegenheit wurde übrigens auch Pulu Pisang besucht und dabei die Wahrnehmung gemacht, dass die Muskatnussbäume trotz aller Ausrottungsversuche munter weiter gedichen.

Eine unmittelbare Folge dieses Unternehmens war jedoch, dass am 14. Oktober 1771 ein Vertrag mit den Radja Ampat [4 Radjaschaften], nämlich Salawati, Misol, Waigama und Waigëu, zum Abschluss gelangte, in dem sie die Oberhoheit des Sultans von Tidore anerkannten und sich diesem, sowie der Ost-Indischen Kompanie gegenüber verpflichteten den Handel mit Gewürznelken und Muskatnüssen bei Todesstrafe zu verbieten, ferner die Fahrten nach Ceram einzustellen und endlich europäischen Schiffen, sowie den Fahrzeugen fremder Völkerschaften des Archipels den Zutritt in ihre Gebiete zu verwehren, soweit dieselben nicht mit Pässen versehen waren. Endlich wurden noch die West- und Nordküste der nordwestlichen Halbinsel von Neu-Guinea der Herrschaft der Radjas von Salawati und Waigëu, die Südwestküste, von Onin ab, derjenigen der Radjas von Misol und Waigama unterstellt [1].

**Felipe Tompson 1773**

Die „Nuestra Señora de Consolacion", auch genannt „Buen Fin" segelte im Jahre 1773 von Manila nach San Blas in Mexiko. Dem Berichte des Steuermannes FELIPE TOMPSON hat JOS. ESPINOSA nur die Angabe entnommen, dass das Schiff sich am 5. März unweit der Küste von Neu-Guinea befunden habe [2].

**Thomas Forrest 1774—1775.**

Mit einer nichts zu wünschen übrig lassenden Offenherzigkeit hatte die Englische Ost-Indische Kompanie den Zweck der von THOMAS FORREST unternommenen Fahrt auseinander gesetzt, deren Plan auf den vielgeschäftigen ALEXANDER DALRYMPLE zurückzuführen ist [3]. Wie sie selbst sagte, empfand die Kompanie es als eine ihrer unwürdige Handlungsweise auf Schleichwegen in den Besitz der viel begehrten Gewürze zu gelangen, weshalb beabsich-

---

1) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Kritisch overzicht der reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea in de jaren 1879—1882. Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Ned.-Indië ter gelegenheid van het zesde internationaal Congres der Orientalisten. Land- en Volkenkunde. 's Gravenhage 1883, p. 156, 166.

A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. Batavia 1884, p. 274.

2) Memorias sobre las observaciones hechos por los navegantes Españoles. II. Madrid 1809. Memoria tercera, p. 16—17.

3) Seine hierfür besonders in Betracht kommenden Schriften sind:

An Account of what has passed between The India Directors and Alexander Dalrymple: intended as an introduction to a plan for Extending the Commerce of This Kingdom, and of the Company in the East Indies, by an Establishment at Balambangan. London 1769.

A Plan for Extending the Commerce of This Kingdom and of the East-India-Company. London 1769, jedoch nicht vor dem 6. Mai 1771 erschienen. Auf p. 87 wird u. A. als Zweck der Gründung hervorgehoben: „to procure to the Company, by cultivation or commerce, a share in the spice trade" und dazu bemerkt, dass Bugis sich bereit erklärt hätten, den Engländern Gewürznelkenpflanzen zu verschaffen und dass vielleicht durch dieselben Leute auch Muskatnüsse auf Obi und Salawati zu erlangen seien. Eine Übersetzung dieser Schrift ist von J. R. FORSTER besorgt worden. (Nachrichten von Balambangan, den Suluh-Inseln, wie auch von dem nördlichen Theile von Borneo. J. R. Forster und M. C. Sprengel. Beiträge zur Völker- und Länderkunde. II. Leipzig 1782, p. 235).

tigt wurde, sowohl die Muskatnuss, als auch die Gewürznelke nach der neugegründeten Kolonie Balambangan [„Felicia proper"], einer im Norden Borneo's liegenden Insel, zu verpflanzen. In der vom 12. Oktober 1774 datirten Instruktion wurde FORREST der Auftrag erteilt, sich der für die Kultivirung erforderlichen Bäumchen und Früchte zu bemächtigen, allerdings mit der Einschränkung, dass er sich jeglichen Eingriffes in dic Rechte der Niederländischen Ost-Indischen Kompanie zu enthalten habe. Ein aufsässiger Hadji, namens UMAR, der sich von den Molukken nach Balambangan begeben hatte, um den Engländern seine Dienste anzubicten, sollte der Expedition als Führer dienen [1]).

Am 9. November 1774 trat FORREST seine kühne Fahrt in einem ganz kleinen, nur 10 Tonnen messenden Segelschiffe, das den Namen „Tartar" erhalten hatte, an und legte einige Jahre nach der Rückkehr einen Bericht über die Reise in einem vortrefflichen Werke nieder [2]). Nachdem dic Molukken-See erreicht worden war, wurde zuerst vor Malalco, unweit der Nordwestspitze der Insel Tapa (Lata-Lata-Inseln), am 29. November geankert. Am nächsten Morgen wurde die Lata-Lata-Strasse durchfahren und darauf bei Bisuri (0° 25′ S., 127° 4′ E.), an der Westküste von Kasiruta [Gross-Tawali] angelegt [3]). Den bis zum 3. Dezember währenden Aufenthalt benutzte UMAR, um dem Sultan auf dem benachbarten Batjan einen Besuch abzustatten [4]), von dem er in Begleitung dreier Prauen und eines Abgesandten, der Reis, Früchte, Geflügel und einige Pfunde Gewürznelken als Geschenk überbrachte, zurückkehrte. Als der „Tartar" sich am 4. auf dem Meere befand, wurde ein Fahrzeug bemerkt, das den Sultan von Batjan an Bord hatte. Nachdem dies gewahr geworden war, kehrte FORREST zu einer Begegnung um, von der beide in bester Freundschaft schieden.

Am 19. Dezember empfing der Gouverneur von Ternate, P. J. VALCKENAER, zwei Briefe aus Batjan. Der eine, vom Sultan abgefasst, enthielt die vom 6. datirte Meldung von dem Besuch der Engländer, zugleich mit dem Bemerken, dass sie zur sofortigen Abreise aufgefordert und darauf in der Richtung nach Buton abgezogen seien. Das zweite Schreiben kam vom Kronprinzen, einem Freunde der Kompanie, das aber gerade das Gegenteil besagte, indem es hiess, dass FORREST freundliche Aufnahme gefunden und den entgegengesetzten Kurs, nämlich nach den Papuanischen Inseln, eingeschlagen habe. VALCKENAER wusste woran er sich zu halten hatte und sandte schleunigst den „Kaneelboom" mit den Unterkaufleuten HEMMEKAM und GAVANON über Batjan nach dem als Schmuggelnest bekannten Eiland Gébé, wo jedoch niemand angetroffen wurde [5]).

FORREST hatte unterdessen seine Reise gänzlich unangefochten fortgesetzt. Nachdem er am 12. bei der Insel Gag [Gagi] angelegt hatte, segelte er am 13. weiter, passirte Batang

---

1) Er wird stets unter dem Namen Tuwan Hadji, i. e. Herr Hadji, angeführt, welche Bezeichnung aber nichts anderes als ein durch den Besuch von Mekka erworbener Titel ist.

2) A Voyage to New Guinea and the Moluccas from Balambangan including an account of Magindano, Sooloo, and other islands. London 1779. (2d ed. 1780).

Voyage aux Moluques et à la Nouvelle Guinée. Paris 1780.

Reise nach Neuguinea und den molukkischen Inseln, nebst einer Beschreibung von Magindano, Sulu und anderen Inseln; ein Auszug aus dem Englischen [von C. D. EBELING]. Hamburg 1782.

3) Der Ort liegt nicht auf Mandioli, wie FORREST (l. c., pag. 29) angiebt. Dementsprechend ist auch die Kartenskizze (Pl. III) zu berichtigen, auf der gleichzeitig Mandioli statt Batjan zu setzen ist.

4) FORREST lässt ihn am 31. November (!) die Fahrt dorthin antreten.

5) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 277.

Palé und erreichte abends Tomagi [1]). Am folgenden Tage lief der „Tartar" in die Bai von Manufuin, die sich an der Westseite der die beiden Batang Palé-Inseln trennenden Meerenge befindet, ein [2]). Von hier aus entsandte FORREST eine Kora-Kora nach Salawati, die nach Ablauf von 8 Tagen mit einer Ladung von 3000 Sagokuchen, als Proviant für das Schiffsvolk, zurückkehrte. Inzwischen hatte man den „Tartar" auf den Strand gezogen und kalfatert, welche Arbeit am 1. Januar 1775 beendet werden konnte. Eine Kora-Kora, die hier erworben wurde, erhielt den Namen „Banguey", während die im Laufe des Aufenthaltes mit den Abgesandten des Sultans von Batjan eingetroffene Prau „Borneo" getauft wurde. Als diese drei Fahrzeuge am 6. Januar endlich segelfertig waren, erklärte UMAR, dass er FORREST nicht nach Neu-Guinea begleiten könne, und am nächsten Morgen erfolgte ebenfalls eine Absage von seiten der Abgesandten. Erst nach der ausdrücklich gegebenen Versicherung, dass nach einem Besuche von Waigëu die Rückfahrt angetreten werden sollte, entschlossen sie sich zu einer weiteren Teilnahme an dem Unternehmen.

Am 8. wurde der Ankerplatz in nördlicher Richtung verlassen, an der kleinen Insel Waglol vorbeigefahren und die Fahrt längs der Nordküste von Waigëu, nachdem die Ruib und Waigëu trennende Kawé-Strasse durchlaufen war, fortgesetzt. Hier tauchte zunächst die Insel Mètjé [Uranie] — Pulo Een bei FORREST — auf. Nach dem Eintritt der Dunkelheit wurden noch die knopfförmigen Buttons, die, mit den Shaggy Rocks, von den Eingeborenen Seprang- und Loh-Loh-Inseln genannt werden [3]), bemerkt. Am 9. kam die Fofak- [Fafak-]Bai, die FORREST und seine ersten Nachfolger Offak genannt haben, in Sicht. Erst am Nachmittage des 10. glückte es in diese einzulaufen. Nachdem am 12. die Weiterfahrt angetreten worden war, konnte während der Mittagstunden die Insel Manuran [Manorom] — Manouaran bei FORREST — passirt werden. Am nächsten Morgen glaubte man im Süden die hohen Berge von Neu-Guinea zu gewahren, die in Wirklichkeit noch mindestens 120 km. entfernt lagen. Es waren denn auch diejenigen von Waigëu, die dafür angesehen worden waren. Zunächst wurde nach den Ajau-Inseln — Aiou oder Yowl bei FORREST — Kurs genommen. Der Aufenthalt auf der grössten, Baba, währte bis zum 22. Januar. Bereits am Morgen des 23. waren die niedrigen Ajau-Inseln ausser Gesichtsweite, am 24. waren auch die „Borneo" und die „Banguey" den Blicken entschwunden. Während Waigëu sich im Westen erhob, tauchten zu gleicher Zeit in südlicher Richtung die Berge von Neu-Guinea auf. Da des starken Westwindes wegen nicht daran zu denken war, die Küste von Waigëu wieder zu

---

1) Nach der Karte und der Beschreibung zu urteilen, darf Tomagi [Tomaguy] nicht mit Tomagu [Tomaku] bei H. A. BERNSTEIN (Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) VII. 1883, p. 49) verwechselt werden.

FORREST zählt noch die folgenden, westlich von Waigëu gelegenen Inseln auf: Ransawar, Efnowan, Binsi, Gopi, Këbon [Kubbon], Waftib, Wafwa, Wasagi, Tapopo und Piamis, die, mit Ausnahme von Ransawar und Piamis, niedrig und bis zum Strande bewaldet sind. Obwohl dem Kärtchen bei FORREST (Pl. VII) die Karte von ISAAK TIRION (s. oben, p. 145) zugrunde liegt, so hat er doch den auf eigener Anschauung, bezw. Erkundigungen beruhenden Ergebnissen den Vorzug gegeben. Andererseits besteht auch geringe Übereinstimmung mit den Angaben von BERNSTEIN und der hierauf fussenden Karte von S. C. J. W. VAN MUSSCHENBROEK und ebensowenig mit denen der neueren Seekarte (Molukssche Archipel. Noordblad. 1 : 1.000000. 's Gravenhage 1901. N°. 145), auf der sich die Namen Batang Pele, Lunseweer, Nawan, Gof ketjil, Mutu und Tip eingetragen finden. Dieser Mangel an wünschenswerter Klarheit beruht in erster Linie darauf, dass diese Inseln bisher noch keiner genauen Aufnahme gewürdigt worden sind, sodann aber in dem Umstande, dass die im Umkreise lebenden Stämme sie mit abweichenden Namen belegt haben.

2) Selbst auf den neuesten Karten erscheint Batang Palé immer noch als *eine* Insel.

3) G. F. TYDEMAN. Hydrographic Results of the Siboga Expedition. Siboga Expeditië. Monographie III. Leiden 1903, p. 28.

erreichen, so gab Hadji UMAR seine Zustimmung nunmehr nach Doré zu segeln, das nach seinen Angaben südlich von der Insel Myfory liegen sollte [1]). Am Mittag befand sich der „Tartar" unter 0° 13′ S. [2]), wobei das Kap der Guten Hoffnung in ESE., etwa 12 leagues entfernt, lag. Kurz vor Sonnenuntergang kamen noch zwei niedrige Inseln, die UMAR Mispalu nannte [3]), in Sicht.

Am folgenden Tage wurde längs der Nordküste der nordwestlichen Halbinsel von Neu-Guinea in östlicher Richtung weiter gesegelt, und es wurde bald in E ¼ SE. eine Küste von mittelmässiger Höhe bemerkt, die von dem übrigen Lande getrennt zu sein schien. Anfangs für die Schouten-Insel angesehen, stellte sich beim Näherkommen, kurz vor Anbruch der Dunkelheit, heraus, dass man es nicht mit einer Insel, sondern mit einem isolirten, einem Bienenkorbe gleichenden Berge zu tun habe, dem FORREST denn auch den Namen Bee-hive gab [4]). Endlich wurde eine kleine Insel von der Gestalt einer Mütze, namens Yowry [5]), erreicht und unter ihrem Schutze vor Anker gegangen.

Am 27. lief FORREST in den Geelvink-Busen ein, um, längs der Küste weitersegelnd, nachmittags in die Doré-Bai einzulaufen und in der Nähe eines grossen Hauses zu ankern [6]). Westlich davon lag, ebenfalls auf Pfählen im Wasser erbaut, ein zweites [7]). Neben jedem derselben erhob sich ein kleines, isolirt liegendes Häuschen [8]).

Am 28. traf die „Banguey" ein, zugleich mit der Nachricht, dass die „Borneo" bei dem Sturm am 25. untergegangen, die Mannschaft aber gerettet worden sei. Seine Hauptaufgabe erblickte FORREST nunmehr in der Erlangung von Muskatnüssen. Ein Eingeborener, der beschenkt worden war, um diese Früchte von Madamy, womit die Landschaft Wandamèn gemeint war, zu holen, verschwand auf Nimmerwiedersehen. Am letzten Tage des Januar erschien in der Bai eine grosse von Tidore kommende Prau, die die holländische Flagge führte. FORREST hatte sich bereits auf einen Angriff gefasst gemacht und war daher angenehm überrascht, als der Nakhoda dieses Fahrzeuges ihm freundlich begegnete. Er

---

1) l. c., pag. 91 und 104 (franz. Ausg. p. 105 und 119, wo es Mifory heisst). Die von FORREST a. a. O. gemachte Bemerkung, er *glaube*, dass damit die Schouten-Insel gemeint seien, ist in zwiefacher Hinsicht die Quelle eines gräulichen Irrtums geworden, der sich über ein Jahrhundert lang erhalten hat. Der eine Fehler bestand darin, dass DALRYMPLE das f für ein f ansah und aus Myfory ein Mysory machte. Der zweite war, dass dieser Name auf die Schouten-Inseln Anwendung fand. In Wirklichkeit hatte UMAR aber die Insel Nufŏr [Numfŏr], die von den eingeborenen Handelsleuten der Molukken Mafor, Mefor oder auch wohl Mifor genannt, gemeint. Mit Sicherheit geht dies aus dem l. c., pag. 104 gesagten hervor, wo ein Eingeborener dieser Insel auf Doré erscheint, der von dem Radja von Munsury, womit das jetzt noch auf Nufŏr bestehende Dorf Rumsaro gemeint ist, abgesandt wurde.

2) Nicht Nord, wie FORREST schreibt.

3) Mios Palu. Es sind dies die beiden Inseln die JACOB WEYLAND 1705 Amsterdam und Middelburg nannte. Ihr eigentlicher Name ist Mios Su, was „zwei Inseln" bedeutet.

4) Dieser charakteristische 1300 m. hohe Berg hat den Namen Bienenkorb (holl. Bijenkorf) beibehalten. Der einheimische Name lautet Smufui.

5) Es ist dies die bereits (oben p. 151) erwähnte Insel [Mios] Auri oder Djauri, bezw. Jauri.

6) Es ist dies ungefähr die Stelle, wo sich noch heutigentags der Ankerplatz bei Manokwari befindet. G. THILENIUS, der es verschmäht auf die Quellen zurückzugehen, erfindet unter Berufung auf J. TRAUGOTT PLANT (Handbuch einer vollständigen Erdbeschreibung und Geschichte Polynesiens .... II. Leipzig und Gera 1799) einen Reisenden „FORESTIN DOREY". (Ethnographische Ergebnisse aus Melanesien. Nova Acta. Abhandl. Leop. Carol. Akad. LXXX. 1902, p. 107, 344). PLANT hat aber a. a. O. (pag. 185) ganz richtig von „FORREST in [dem Hafen] DORY" gesprochen.

7) Es war dies das Dorf Raŭdi.

8) Derartige Häuschen, welche den Niederlassungen der Nuforen eigen sind, heissen Rum Serám und dienen den Jünglingen während der Periode des Eintrittes der Pubertät als Schlafstätte. Von den Missionaren gehasst, hat man sie mit einem wahren Sagenkreise umwoben.

durfte sogar an der Fahrt nach dem in der Nähe liegenden Ort Mansénam [1]) (Mansingham bei Forrest) teilnehmen. Auf dem Rückwege nach Doré wurde noch das Dorf Wŏsi (Ossy bei Forrest) besucht, dessen Häuser den bei den Malaien üblichen glichen. Bei dem Näherkommen des Schiffes begaben die Einwohner sich auf die Flucht, wie denn FORREST überhaupt den Eindruck erhielt, als ob die Tidorer keine gern gesehenen Gäste seien. Darauf segelte die Prau noch an dem nämlichen Tage weiter nach den „Inseln Sao und Saba" [2]).

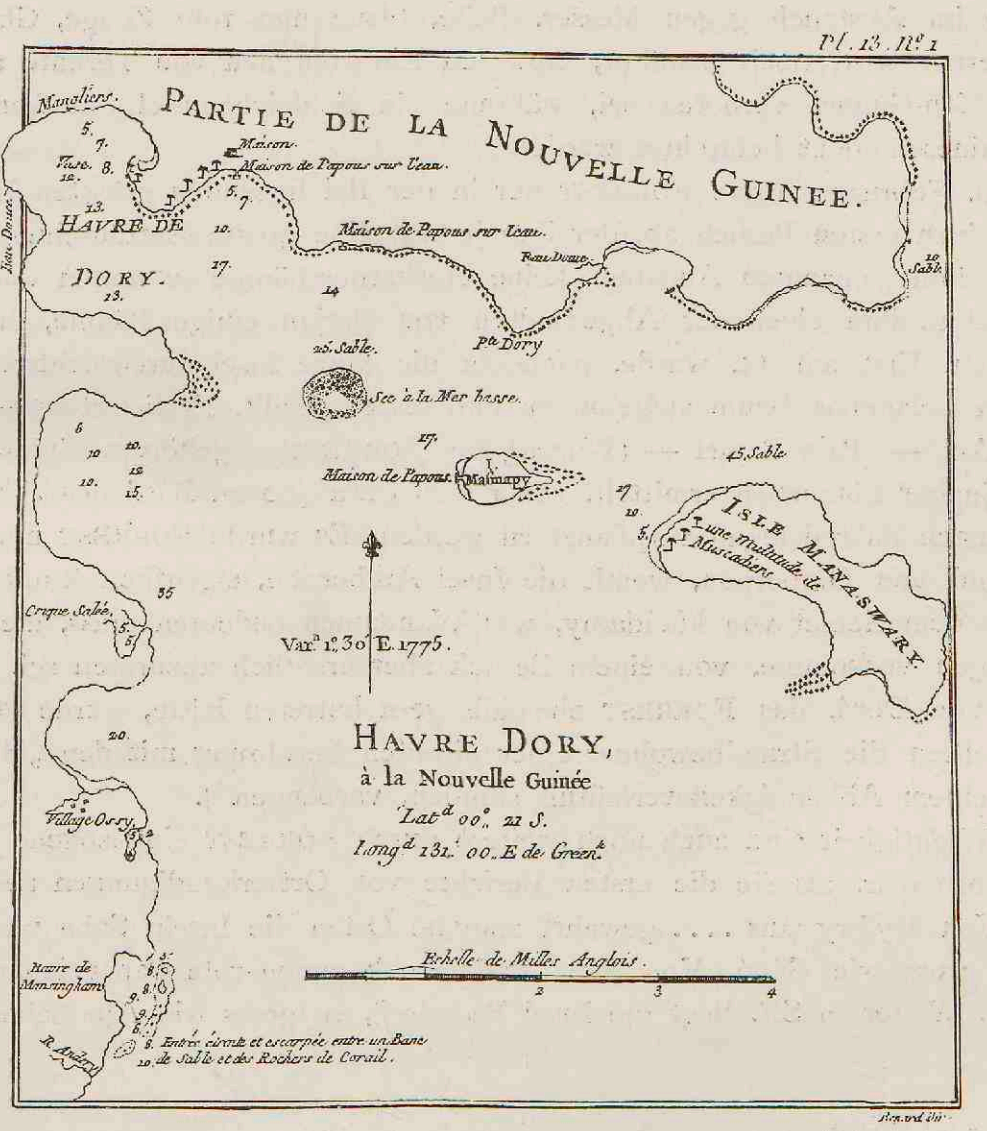



Fig. 34.

Am 8. Februar erhielt FORREST den Besuch eines Bootes von der Insel Nufŏr, das er Myfory nennt. Nach Aussage der Insassen war es von dem Häuptling des Dorfes Rumsaro (Munsury bei FORREST) lediglich zu dem Zweck abgefertigt worden, um sich von der Anwesenheit des merkwürdigen Schiffes zu überzeugen, von dessen Erscheinen in der Doré-Bai

1) Nicht zu verwechseln mit dem Ort Mánsimam auf der Insel Manaswari.

2) Damit wird wohl Sáur auf der Insel Supiori und Saba auf der Insel Wiak gemeint sein. Wie aus Mitteilungen von Reisenden im 16. Jahrhundert hervorgeht, müssen die Handelsbeziehungen zwischen den Molukken und den Schouten-Inseln sehr alte sein.

soviel Aufhebens gemacht worden war. Am nächsten Tage erschienen zwei kleine, von Warbusi [Worobusi] [1]) kommende Boote, die mit Sago und Pisang beladen waren. FORREST vermochte davon nichts zu erwerben, doch wurden ihm einige Paradiesvögel abgetreten. Bei dieser Gelegenheit vernimmt man zum erstenmale auch einiges über die Handelsbeziehungen von Chinesen mit den Bewohnern des Geelvink-Busens. Wie FORREST mitteilt, werden von ihnen Massoi [2]), Sklaven, Ambra, Schildpatt, kleine Perlen, schwarze und rote Lori's, sowie Paradiesvögel im Austauch gegen Messer, Beile, blaue und rote Zeuge, Glaswaren u. s. w. erworben. Ferner wird noch erwähnt, dass den Eingeborenen von Ternate und Tidore die Fahrt nach Neu-Guinea verboten sei, während ein Schleichhandel mit Muskatnüssen von seiten der Chinesen nicht befürchtet werde.

Am 10. Februar stattete FORREST der in der Bai liegenden grössten Insel Manaswari (Fig. 34) [3]) seinen ersten Besuch ab, der ihm jedoch eine grosse Enttäuschung bereitete, als, entgegen den ihm gemachten Angaben, keine Muskatnussbäume zu finden waren. Am nächsten Tage zeigte ihm einer der Abgesandten von Batjan einige Bäume, die jedoch keine Früchte trugen. Erst am 14. wurde, nachdem die ganze Insel durchsucht worden war, ein mit Früchten beladener Baum aufgefunden und sofort gefällt. Er lieferte 30—40 Nüsse, die der langen Art — Pala Papua — (Warong bei FORREST) angehörten. Später wurden noch eine Menge junger Bäumchen ermittelt, von denen etwa 100 an Bord des „Tartar" gebracht wurden, um nach Balambangan verpflanzt zu werden. Es wurde FORREST noch erzählt, dass in der Gegend von Omberpon, womit die Insel Amberpōn, eigentlich Rumberpōn, gemeint ist, sowie in dem Gebiet von Mandamy, was Wandamen bedeuten muss, die Muskatnuss in grossen Mengen vorkomme, von einem Besuch aber ernstlich abzuraten sei. Auch vor dem Hinterlande von Doré, das FORREST ebenfalls gern betreten hätte, wurde gewarnt. Augenscheinlich wollten die Strandbewohner einer direkten Berührung mit den „Haraforas" [4]), die zu ihnen in einem Abhängigkeitsverhältnis standen, vorbeugen [5]).

Von Wichtigkeit sind auch noch weitere durch FORREST eingezogene Erkundigungen und zwar umsomehr, als sie die ersten Berichte von Ortserkundigungen aus der Geelvink-Bai sind. „Von Myfory aus .... gewahrt man im Osten die Inseln Saba und Sao. Saba ist ungefähr so gross wie Gébé. Von Saba und Sao kommen rote Papageien und andere, die schwarz sind. Weiter in SE. liegt die Insel Padado [6]), so gross wie Aju Baba, und die Insel

---

1) Wobur bei Forrest.

2) Die Massoi sollte aus „Warmafin oder Warapine" einer östlich von Doré liegenden Gegend stammen. Gemeint ist die an der Ostseite der Geelvink-Bai liegende Landschaft Waropèn.

3) Die Karte ist der französischen Ausgabe (Pl. XIII. N°. 1), die mit derjenigen der englischen (Pl. XIII, p. 154) übereinstimmt, entnommen. Nicht unwesentlich sind dagegen die Abweichungen gegenüber der von ALEXANDER DALRYMPLE reproduzirten (A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. Class XVII. London 1781—94, N°. 21), und wir müssen sagen, dass diese die bessere ist. Das Riff liegt hier gerade im Süden des Ankerplatzes von FORREST, auch kommt die Gestalt und Lage der Inseln Manaswari und Mios Mapi besser mit der Wahrheit überein.

4) Haraforas = Alfuren.

5) Durch Hergabe einer Axt oder seines Messers an Bewohner des Hinterlandes verpflichteten diese sich zur Lieferung eines Teiles ihrer jährlichen Pisang- und Bohnenernte. Zerbrach das Werkzeug oder war es abgenutzt, so wurde es durch ein neues ersetzt. Ging es dagegen verloren, so war der „Harafora" selbst ersatzpflichtig. Weiter im Innern des Landes waren damals noch Steinbeile im Gebrauch.

6) Es sind die Padaaido- oder Verräter-Inseln.

Awak [1]), jede unter einem Häuptling stehend. Ferner findet sich Unsus [2]), eine Insel so gross wie Gébé, die in einem Segelschiff in 4 Tagen von Sao aus zu erreichen ist .... Längs der Küste von Neu-Guinea (d. h. an der Geelvink-Bai) findet man die Distrikt Oranswary [3]), eine Tagereise von Doré, Wariapy [4]) 2, Warmassine [5]) 4, Yopine [6]) 5, Mandamy [7]) 6 Tagereisen entfernt. Wariapy gegenüber liegt die Insel Omberpone [8]). Jenseits Mandamy bemerkt man an der Küste die Distrikte Wopimy, Youry [9]), Mansuary, Morry [10]) und endlich Waropine [11]), welches die Residenz eines mächtigen Häuptlings ist. Hinter Waropine gewahrt man die Insel Krudo [12]), wo das Eisen fast unbekannt ist. Die Bewohner, welche man Komambo [13]) nennt, haben die Eigentümlichkeit ihre Nase zu durchbohren .... Man sammelt dort, wie auf den benachbarten Inseln und auch längs der Küste Schildpatt. Die Chinesen leisten Vorschüsse, doch kommt es selten vor, dass sie betrogen werden" [14]).

„Von Waropine aus erstreckt sich das Land bis zur Mündung eines Flusses [15]), wo ein Meeresarm die Verbindung mit der Südküste herstellt. Man versicherte, dass die Cerammer Eisen und andere Waren längs dieses Golfs einführen und Massoirinde von den Bewohnern der Nordküste dafür eintauschen" [16]).

„Die Distrikte an der Nordseite von Neu-Guinea, westlich von Dory, heissen Toweris, wie man sagt, mit den Häfen Warpassary und Warmoriswary [17]) in der Nähe der Mispalu-Inseln, hinter denen sich ein guter Ankerplatz befinden soll .... Jenseits der Mispalu, etwas weiter gen Westen, liegt Worang und Pulo Womy [18]), wovon das letztere ein Eiland etwas grösser als Masmapy [Mios Mapi] ist und hinter dem ein Ankerplatz sich befindet [19]). Es folgt Pulo Ramay [20]) und alsdann Salwatty, welch letztere die Südküste der Pitt-Strasse bildet, während die Golowa-Strasse [21]) diese Insel von Neu-Guinea trennt" [22]).

---

1) Awek (?), nördlich von Japen gelegen.

2) Ansus, das an der Südküste von Japen liegt.

3) Oranswari. Das Vorgebirge dieses Namens befindet sich unter 1° 23½′ S., 134° 15½′ E.

4) Richtiger Wariap. Es besteht am Geelvink-Busen vielfach die Gepflogenheit, den mit einem Konsonanten endigenden Worten ein i anzuhängen.

5) Warbusi (?)

6) Insel Job in der Wandamèn-Bai.

7) Wandamèn, eine Landschaft an der Westseite der Wandamèn-Halbinsel.

8) Amberpōn [Rumbarpōn].

9) Jáur, eine Landschaft an der Ostseite der Wandamèn-Halbinsel bis etwa 3° 50′ S.

10) Mōr-Inseln.

11) Waropèn, eine grosse Landschaft an der Ostküste des Geelvink-Busens.

12) Kurudu. Es ist dies der Name, mit dem die Händler die Insel Abĕré bezeichnen.

13) Hier zeigt sich FORREST schlecht unterrichtet. Es sind die Arimoa-Inseln, die bei den Händlern den Namen Kumamba führen.

14) Dieses leidige Vorschusssystem ist im Laufe der Zeiten zu einer wahren Plage geworden. Von der Ehrlichkeit der handeltreibenden Papuanen ist heutigentags nicht viel Aufhebens mehr zu machen.

15) Gemeint ist jedenfalls der Mamberomno, gewöhnlich Amberno oder auch Rochussen-Fluss genannt.

16) Weder existirt eine derartige Meerenge, noch haben die Cerammer ihre Handelsfahrten bis nach der Nordküste von Neu-Guinea ausgedehnt. Ein Handelsverkehr zwischen der Süd- und Nordküste könnte nur durch die Bewohner des Jamūr-Sees stattgefunden haben.

17) Diese Ortschaften sind an der wenig besuchten Küste bisher nicht ermittelt worden.

18) Insel Hum oder Um.

19) Es ist dies die Doré Hum-Bucht.

20) Insel Ram bei Kap Sorong an der Nordwestecke von Neu-Guinea.

21) Galewo- oder Sélé-Strasse.

22) A Voyage to New Guinea, p. 112—113, (franz. Ausg. p. 128—130).

Nachdem FORREST die Doré-Bucht am 18. Februar wieder verlassen hatte, gelangte er am 21. in die Nähe des Kap der Guten Hoffnung, um hierauf auf Waigëu loszusteuern. Am 23. lief der „Tartar" in eine hinter der kleinen Insel Lawai oder Lak (Rawak bei Forrest) liegende Bucht ein. Der Proviant ging auf die Neige. Aus dem in SE $^3/_4$ E. liegenden Dorf Kaberé [1]) (Kobory bei FORREST) und einem anderen, namens Wardo (Wargow bei FORREST), trafen im Laufe des Nachmittags zahlreiche Kanus ein, von deren Insassen 2000 Sagokuchen erstanden werden konnten. Am 25. wurde weiter gesegelt, aber bereits mittags wieder geankert und zwar in der Nähe der Insel Manuran. Am nächsten Tage erreichte das Schiff die ebenfalls an der Nordküste liegende Piapis-Bai, die in Wirklichkeit Saripa-Bai heisst [2]). Am 29. wurde wieder ausgelaufen und die Kawé-Strasse durchfahren. Nachdem beide Schiffe am 4. März zwischen Gag und Gébé hindurchgesegelt waren, kamen sie am Abend des folgenden Tages bei einer der Boo-Inseln vor Anker. Am 13. befanden sie sich in der Nähe der Kanari-Inseln, um zwei Tage später das kleine, unweit der Südspitze von Misol liegende Èf [Insel] Bé zu erreichen. Am 17. erschien der Schreiber des Radja von Misol und erzählte, dass der Gouverneur von Banda zwei Monate zuvor um Auskunft über etwa in diesen Gewässern kreuzende englische Schiffe ersucht habe. Der Schreiber fügte hinzu, dass derartige Fahrzeuge zu Sawai, an der Küste von Ceram und auch in der Pitt-[Sagewin-]Strasse gesehen worden seien.

Am 20. begab FORREST sich nach Lilinta, das er Linty nennt, dem aus 13 Häusern bestehenden Wohnort des Radja. Kurz nachdem am 22. die Weiterfahrt angetreten worden war, stellte sich heraus, dass die „Banguey" reparaturbedürftig war, so dass die Reede von Èf Bé nochmals aufgesucht werden musste. Am 27. lief eine grosse, von Tidore kommende Kora-Kora ein. Der den Befehl führende Alferez (Fähnrich) stattete am nächsten Tage FORREST einen Besuch ab und erzählte, dass die Holländer ein Schiff nach Halmahera abgesandt hätten, um auf ihn zu fahnden [3]).

Es gelang FORREST noch von den Bewohnern von Èf Bé einige Erkundigungen über die Westküste von Neu-Guinea einzuziehen, die hier mitgeteilt werden mögen, da sie zu dem späteren Unternehmen von JOHN MAC CLUER den Anlass gegeben haben. Eine Tagereise von Misol entfernt befinde sich, und zwar südlich von Wonym [4]), ein Meerbusen, der tief in das Innere von Neu-Guinea eindringe. In diesem Golf lägen zwei Ortschaften Buntunan [5]) und Lusurajah. Von letzterer aus erstrecke sich ein Fahrwasser bis zur Nordküste von Neu-Guinea, wo man die Massoirinde erhalte [6]). Nahe der Mündung dieses Busens läge ein Hafen, Bury genannt [7]); südlich von ihm Kabsay, Leskayay, Warandamo und, weiter entfernt, Habsy, deren Bewohner, wie man sagt, grosse Turbane und lange Ärmel an ihren Kleidern tragen.

Am 31. März wurde Èf Bé endgültig verlassen. Nachdem noch bei den Kanari-Inseln angelegt worden war, wurde am 11. April die Meerenge zwischen Gébé, Ju und Uta durch-

---

1) Nach F. S. A. DE CLERCQ. (De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) X. 1893, p. 177).

2) Nach G. F. TYDEMAN. (Hydrographic Results of the Siboga Expedition. Siboga-Expeditie III. Leiden 1903, p. 28).

3) Damit war der oben (p. 220) erwähnte „Kaneelboom" gemeint.

4) Onin [Wonin], welche Landschaft aber an der Südküste des Mac Cluer-Golfs liegt.

5) Bintuni, das an der Südküste des Golfs liegt.

6) Die aus dem Golf verfrachtete Massoirinde stammt aus dem südlich davon liegenden Bëdidé-Gebiet, nicht aber von der Nordküste von Neu-Guinea. (J. S. A. VAN DISSEL. Reis van Goras langs de Bëdidé naar Ginaroe. Tijdschr. K. Ned. Aardr. Gen. (2) XXII. 1907, p. 1004).

7) Die Landschaft Beráu.

fahren, worauf am Abend des 12. zwischen den Inseln Ai [1]) und Sajang (Syang bei FORREST) geankert wurde. Am 16. wurde wieder ausgesegelt und darauf mit NNW-Kurs die Insel Morotai im Osten und Norden umschifft. Über die Talaut-, Sangi- und Sarangani-Inseln gelangte FORREST nach Mindanao, wo ein längerer Aufenthalt genommen wurde.

Es währte bis zum 27. Januar 1776, ehe die Rückkehr nach Balambangan erfolgte. Die an Land gesandte Schaluppe kehrte mit der überraschenden Nachricht zurück, dass der Ort verlassen und zu einer Wüstenei geworden sei. Wie FORREST später in Erfahrung brachte, hatte eine Bande Sulu-Insulaner unter der Anführung des Datu TENTENG die Niederlassung am 24. April 1775 überfallen und sich des Forts bemächtigt [2]). Damit war aber auch zugleich die an Entbehrungen reiche Mission nach Neu-Guinea missglückt, worüber die Niederländische Ost-Indische Kompanie gerade kein Mitleid empfand [3]).

Da die Engländer sich nach der Insel Labuan an der Nordwestküste von Borneo zurückgezogen hatten, so richtete der „Tartar" zunächst dorthin seinen Kiel und traf am Abend des 9. Februar dort ein. Am 17. begab FORREST sich nach dem gegenüberliegenden Brunei, das am 27. wieder verlassen wurde. Von Malaka aus, wo das Eintreffen am 13. März erfolgt war, suchte FORREST die Reede von Quedah auf, wo er von DAVID BAXTER, der auf der Fahrt nach Neu-Guinea sein treuer Begleiter gewesen war, schnöde verlassen wurde. Über Atjeh (13.—17. April) gelangte FORREST nach Bengkulen und erhielt hier im Fort Marlbourough den Befehl sich nach England zu begeben, um dort über seine Fahrt Bericht zu erstatten.

**Stephen Williams** 1780.

Das Schiff „Lord Holland", Kapt. STEPHEN, WILLIAMS, unternahm im Jahre 1780 eine Reise nach China. Der Indische Ozean wurde bis in die Nähe der Westküste von Neu-Holland durchlaufen. In 20° 42′ S. gelangt [4]), wurde der Steven gewendet und nach Sumba Kurs genommen. Von der Westküste dieser Insel aus wurde die Sapi-Strasse durchfahren [5]). Von der Pitt-Passage aus ging die Fahrt alsdann durch die Sagewin-Strasse, wo das Schiff an der Südküste von Batantá vor Anker ging [6]). Weitere Einzelheiten sind nicht bekannt geworden.

**John Clements** 1780.

Das von JOHN CLEMENTS geführte englische Kompanieschiff „Glatton" segelte im Jahre 1780 nach China aus. Nachdem es auf der Fahrt durch den Indischen Ocean bis in die Nähe von Neu-Holland unter 25° S. gelangt war [7]), schlug CLEMENTS wahrscheinlich denselben Kurs ein, wie der soeben erwähnte STEPHEN WILLIAMS. Sicher ist es, dass der „Glatton"

---

1) FORREST schreibt Pulo Eye, und diese englische Schreibweise hat zu der unrichtigen Übersetzung in Oogeiland [Augen-Insel] den Anlass gegeben. (F. A. A. GREGORY. Zeemans Gids voor de Vaarwaters van Java naar en door den Molukschen Archipel. Amsterdam 1853, p. 392).

2) TH. FORREST. A Voyage to New Guinea, p. 359 (franz. Ausg. p. 407).

J. R. LOGAN. Notices of European intercourse, with Borneo proper, prior to the establishment of Singapore 1819. Journ. of the Indian Archipelago. II. Singapore 1848, p. 512.

3) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 286.

4) GEORGE ROBERTSON. Memoir of a Chart of the China Sea. London 1791, p. 83.

5) The Complete East India Pilot. II. London 1804, Karte N$^{c}$. 105.

6) R. WILLIAMS. Additional Remarks on Pitt's Strait. The Oriental Navigator. 2$^{d}$ ed. London 1801, p. 533—534. JAMES HORSBURGH. India Directory. 4$^{th}$ ed. II. London 1836, p. 565.

7) GEORGE ROBERTSON. Memoir of a Chart of the China Sea. London 1791, p. 55.

ebenfalls auf der Fahrt durch die Sagewin-Strasse an der Südküste von Batantá ankerte [1]).

Von China aus trat CLEMENTS als Commodore des aus den Schiffen „Glatton", „Earl of Mansfield", „Lord Holland", „Pigot" und „Vansittart" gebildeten Geschwaders [2]) die Rückfahrt durch das Chinesische Meer an, wobei der Weg durch die Gaspar-Strasse genommen wurde [3]). Aus Anlass des zwischen Gross-Britannien und den Niederlanden ausgebrochenen Krieges wurden darauf die holländischen Faktoreien an der Westküste von Sumatra besetzt. Die wichtigste, Padang, wurde am 19. August 1781 erobert [4]).

**Robert Morgan** 1780.

Das von ROBERT MORGAN geführte englische Kompanieschiff „Pigot" hatte 1780 einen ganz ähnlichen Kurs wie das vorhergehende eingeschlagen und war bis in ca. 22° 50′ S. in die Nähe der australischen Küste gekommen. Ebenfalls hatte es die Sapi-Strasse durchsegelt. Man erfährt noch, dass die Südostspitze von Waigëu, das Kap Ume, zu Ehren des Schiffes den Namen Point Pigot erhielt, der auch heutigentags noch vielfach angewandt wird [5]).

**William Hambly** 1781—1782.

Von dem nach China bestimmten Schiff „Lord North", Kapt. WILLIAM HAMBLY, wird berichtet, dass es in der Zeit vom 12. bis 17. Dezember 1781 bei dem eben erwähnten Kap Ume infolge nördlicher Winde und regnerischen Wetters laviren musste [6]). Auf der Weiterfahrt wurde im Januar 1782 unter 3° 2¾′ N., 131° 20′ E., die Insel Tobi bemerkt, die den Namen Lord North empfing [7]).

Am 1. April wurde von Kanton aus, und zwar in Begleitung der Schiffe „Fox", Kapt. JOHN BLACKBURN und „Hastings", Kapt. HUGH FRASER, die Rückfahrt angetreten in der Absicht den Weg durch die Makassar-Strasse einzuschlagen. Nachdem man jedoch an der Nordküste von Celebes, vom 26. Mai bis 6. Juni, vergebens auf günstige Winde gewartet hatte, wurde beschlossen, durch die am 9. Juni erreichte Molukken-Passage zu segeln [8]). Hier harrte den Kapitänen eine neue Enttäuschung, indem südliche Winde bei konstanter nördlicher Strömung angetroffen wurden. Nur dem „Fox", der ein guter Segler war, gelang es bei Lisamatula und Gross-Obi hindurchzukommen, während die beiden anderen unter grossem Zeitverlust um Halmahera und Morotai herum nach dem Stillen Ozean auslaufen mussten [9]). Bei dieser Gelegenheit wurde am 14. Juli die Insel Tobi aufs neue gesehen, ferner

---

1) The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 522.
JAMES HORSBURGH. India Directory. 2d ed. London 1817, p. 432.

2) Es gesellten sich später noch hinzu die „Elizabeth", Kapt. WILLIAM KIRTON und der „Ranger", Kapt. JERVIS.

3) J. HUDDART. Sketch of the Straits of Gaspar 1788. (The Complete East India Pilot. II. London 1804, Karte N°. 103).

4) WILLIAM MARSDEN. The History of Sumatra. 3d ed. London 1811, p. 452, — ALEXANDER DALRYMPLE. A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. Class XVIII. N°. 25.
Das vom 8. März 1780 bis 27. Mai 1782 geführte Logbuch des „Glatton" befindet sich im India Office. (List of Marine Records. London 1896, p. 55).

5) GEORGE ROBERTSON. l. c., pag. 82, siehe auch The Oriental Navigator. l. c., pag. 521.

6) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 568.

7) GEORGE ROBERTSON. l. c., pag. 102. — The Oriental Navigator. l. c., pag. 565, wo es aber heisst, dass die Insel im Januar 1781 entdeckt worden sei.

8) GEORGE ROBERTSON (l. c., pag. 102) und JAMES HORSBURGH (l. c., pag. 523) haben diese Fahrt in das Jahr 1781 verlegt.

9) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 523 Anm.

die Asia-Inseln am 19. desselben Monats [1]). Die Weiterfahrt erfolgte durch die Gaman-Strasse und Pitt-Passage. Auf dem Wege durch die Alas-Strasse wurde der Indische Ozean erreicht [2]).

**William Fraser** 1780—1781.

Das Schiff „Earl of Mansfield [3]), Kapt. WILLIAM FRASER machte im Jahre 1780 eine Reise nach China. Aus den zerstreuten Notizen lässt sich ermitteln, dass es, vom Indischen Ozean kommend, in die Lombok-Strasse einfuhr und hier am 1. Dezember bei Pulu Penida [4]) vor Anker ging [5]). Nachdem diese Meerenge durchfahren war, wurde die Ostküste von Sumbawa besucht und im Laufe desselben Monats noch die Pitt-Passage erreicht. Hier gelangte FRASER von Buru aus nach der Südspitze von Sula Bèsi und darauf nach den Obi-Inseln, wo die Lage von Gomoma bestimmt wurde [6]). Am 3. Januar 1781 wurde in die Gaman-[Dampier-]Strasse eingelaufen und hier dem östlich von Djèrif [Fowl Island] liegenden Kri der Name Mansfield-Insel gegeben [7]).

Noch in demselben Jahre kehrte FRASER von China zurück, bei welcher Gelegenheit im Dezember in der Bai von Kajeli auf Buru geankert wurde.

**Robert Young** 1781.

Das von ROBERT YOUNG geführte Schiff „Vansittart" hatte am 4. Juni 1780 den Hafen von Portsmouth verlassen und gelangte vom Indischen Ozean aus in die Alas-Strasse und von dort aus in die Saleyer-Strasse [8]). Auf dem Wege durch die Pitt-Passage wurde Anfang 1781 in die Gaman-Strasse eingelaufen, wo der erste Steuermann GEORGE ROBERTSON die Vansittart-Untiefe entdeckte [9]).

Am 4. März traf das Schiff vor Macao ein.

**Francisco Antonio Maurelle [Mourelle]** [10]) 1781.

Seit ANDRÉS URDANETA im Jahre 1564 den richtigen Seeweg von den Philippinen nach Amerika aufgefunden hatte, war die äquatoriale Westhälfte des Stillen Ozeans von den

1) l. c., pag. 556.

2) The Complete East India Pilot. II. London 1804, Karte N°. 105.

3) Das Schiff wird meistens kurzweg unter dem Namen „Mansfield" aufgeführt.

4) Der Name hat vielfach eine Verstümmelung in Pulu Pandita und sogar in Banditen-Eiland erfahren.

5) GEORGE ROBERTSON. Memoir of a Chart of the China Sea. London 1791, p. 87.

6) Die Route des „Vansittart" findet sich auf der New Chart of the Eastern Straits or the Straits to the East of Java with a Part of the Banda Sea. London 1798 (auch The Complete East India Pilot. II. London 1804, N°. 105). Siehe ferner ALEXANDER DALRYMPLE. A Collection of Views in the Indian Navigation. London 1783. p. 16.

7) Auf der Karte von S. C. J. W. VAN MUSSCHENBROEK (Dagboek van Dr. H. A. Bernstein's laatste reis. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) VII. 1883) wird die Insel unter dem unrichtigen Namen Wai angeführt. W. STEFFENS hatte Grie als einheimische Bezeichnung angegeben (Reizen van Australië naar Java. Utrecht 1872, p. 111), doch wird neuerdings von R. D. M. VERBEEK (Jaarboek van het Mijnwezen in N. O. I. XXXVII. 1908. Wet. Ged., p. 95) die Richtigkeit des Namens Kri bestätigt.

8) GEORGE ROBERTSON. Memoir of a Chart of the China Sea. London 1791, p. 99, 100. Auf der dazu gehörenden Karte findet sich auch die Route des Schiffes eingetragen.

9) GEORGE ROBERTSON. Chart of Dampier's and Pitt's Strait, with engraved Views of the Land around them. London.
The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 523, 569, 570, 571.
JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 164, 560, 563.
Auf den neueren Seekarten ist der Name in Sittart verstümmelt worden. (Moluksche Eilanden. Noordblad. 's Gravenhage 1901. Hydrographisch Bureau. N°. 145). Das Schiff, welches nebenbei bemerkt 1789 in der Billiton-Strasse scheiterte, hatte seinen Namen zu Ehren des Gouverneurs von Bengalen, HENRY VANSITTART († 1770), erhalten.

10) RICARDO BELTRAN Y RÓZPIDE hat nachgewiesen, dass der Name eigentlich MOURELLE lautet. (La Polinesia. Madrid 1884, p. 104 Anm.).

Spaniern gemieden worden. Nur Unkenntnis konnte daher FRANCISCO ANTONIO MAURELLE veranlassen, aufs neue einen ganz ungeeigneten Seeweg zu benutzen.

Die ersten Mitteilungen über diese Fahrt machte C. P. CLARET COMTE DE FLEURIEU [1]), dem die Relation in der Handschrift zur Verfügung stand [2]). Seiner Anregung ist es denn auch wohl zu verdanken, dass A. G. PINGRÉ dieselbe übersetzte [3]). Inzwischen hatte aber bereits A. DALRYMPLE eine Karte dieser Fahrt veröffentlicht [4]). Erst sehr viel später wurde das Original von JOSEF ESPINOSA Y TELLO herausgegeben [5]), der indessen, sowohl im Text, als auf der Karte, die von MAURELLE den verschiedenen Inseln gegebenen Namen — auch der neuentdeckten — unterdrückte [6]).

In Manila, wo er auf einem Kriegsschiff angelangt war, hatte MAURELLE den Befehl erhalten die Bai von Cavite aufzunehmen, aber plötzlich wurde er vom Generalgouverneur JOSÉ BASCO angewiesen, mit der Fregatte „Princesa" nach dem an der Ostküste von Luzon gelegenen Hafen von Sisiran zu segeln und dort das Weitere abzuwarten. Am 3. September 1780 ging er hier vor Anker, aber es währte bis zum 10. November, ehe ein Offizier eine Kiste mit Depeschen überbracht, zugleich mit dem Befehl dieselbe dem Vizekönig von Neu-Spanien zuzustellen.

Die Abfahrt erfolgte am 21. November. Nachdem die „Princesa" eine zeitlang umherlavirt hatte, sah sich MAURELLE, der andauernden Gegenwinde wegen, veranlasst am 29. Dezember die Linie zu überschreiten in der Hoffnung, im Süden derselben, westliche Winde anzutreffen. Am 7. Januar 1781 stiess er zunächst auf die Ninigo-Inseln, die Iles Échiquier von BOUGAINVILLE [7]), deren im ganzen 29 gezählt wurden [8]), zugleich ward aber der Vermutung Ausdruck gegeben, dass im Süden noch mehr zu dieser Gruppe gehörender Eilande vorhanden seien. An dem nächsten Tage wurden zwei Inselchen entdeckt, die als Los Ermitanos [Les Hermites] bezeichnet wurden. Da jedoch MAURELLE von den Ninigo-Inseln aus, eine E $^1/_4$ NE-Richtung eingeschlagen hatte, so hat er, falls nicht etwa Stromversetzung im Spiele gewesen ist, diese Inselgruppe niemals zu Gesicht bekommen können [9]). Wäre aber der letztere Fall eingetreten und hätte er dementsprechend die kleine Insel Monofe, die am Nordrande dieser

---

1) Découvertes des François en 1768 et 1769 dans le Sud-Est de la Nouvelle-Guinée. Paris 1790, p. 169.

2) Viaje interesante de Manila a San Blas, par la fragata *Princesa*, en los años de 1780 y 1781.

3) Voyage de La Pérouse autour du Monde .... rédigé par L. A. MILET-MUREAU. I. Paris. An V. (1797) p. 256—323.

4) Chart of the Track of the Princesa Frigate commanded by Capt. D. Franco. Antono. Maurelle. From a Spanish M. S. (A. DALRYMPLE. A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. London 1781—1794. Class XVII. N°. 52ª).

5) Memorias sobre las observaciones hechas por los navigantes Españoles en distintos lugares del globo, los quales han servido de fondamento para la formacion de las cartas de marear publicadas por la direccion de trabajos hidrographicos de Madrid. II. Imprenta Real 1809. Apendice, p. 129—199.

6) Indessen hat J. A. VON KRUSENSTERN, der diese Tatsache zuerst erwähnte (Recueil de Mémoires hydrographiques pour servir d'analyse et d'explication à l'Atlas de l'Océan Pacifique. St. Pétersbourg 1824 p. 135), übersehen, dass diese Namen im Apendice (p. 195), zugleich mit der Angabe der Ortsbestimmungen, einzeln aufgeführt werden.

7) MAURELLE giebt (l. c., pag. 265) an, dass BOUGAINVILLE dieselben „Milles-îles" genannt habe und zwar auf Grund einer an Bord der „Princesa" befindlichen Karte. Der Herausgeber der Reise von La Pérouse bemerkt jedoch (p. 273. Anm.) „Je voudrais savoir quelle est cette carte française sur laquelle notre navigateur dirigeait sa route". CURT DANNEIL sagt (Petermanns Mittlg. XLVIII. 1902, p. 284), dass es die Südseekarte von J. N. BELLIN aus dem Jahre 1742 (!) gewesen sei.

8) Nach dem Apendice (p. 196) waren es 31.

9) Der Breitenunterschied beträgt 24 Minuten.

Luf-[Hermit-]Inseln liegt, bemerkt, dann hätte ihm die grössere und höhere Insel Luf nicht entgehen können, zumal er nur 5—6 lieues von ersterer entfernt gewesen sein will. Des weiteren will MAURELLE sich noch am Abend desselben Tages angesichts der Anachoreten befunden haben. Wäre dieses der Fall gewesen, so hätte er seinen Kurs bedeutend ändern müssen, denn diese befinden sich nordöstlich von den Luf-Inseln und der Breitenunterschied beträgt mindestens 32 Minuten. Als nun des Abends von der „Princesa" aus die vermeintlichen Anachoreten in N. und W. gesichtet wurden, bemerkte MAURELLE zu gleicher Zeit östlich von ihnen vier Inseln, die gegen Mitternacht passirt wurden und den Namen Los Monges (die Mönche) erhielten. Weder BOUGAINVILLE hatte dieselben s. Zt. beobachtet, noch war dies von seiten späterer Seefahrer geschehen, was gar nicht Wunder nehmen darf, denn MAURELLE sah irrigerweise die Commerson-Inseln für die Anachoreten und die letzteren für Los Monges an [1]). Es geht dies aus seiner Karte [2]), von der ein Ausschnitt (Fig. 35) hier mitgeteilt werden möge, sowie aus seiner Beschreibung, klar hervor [3]).

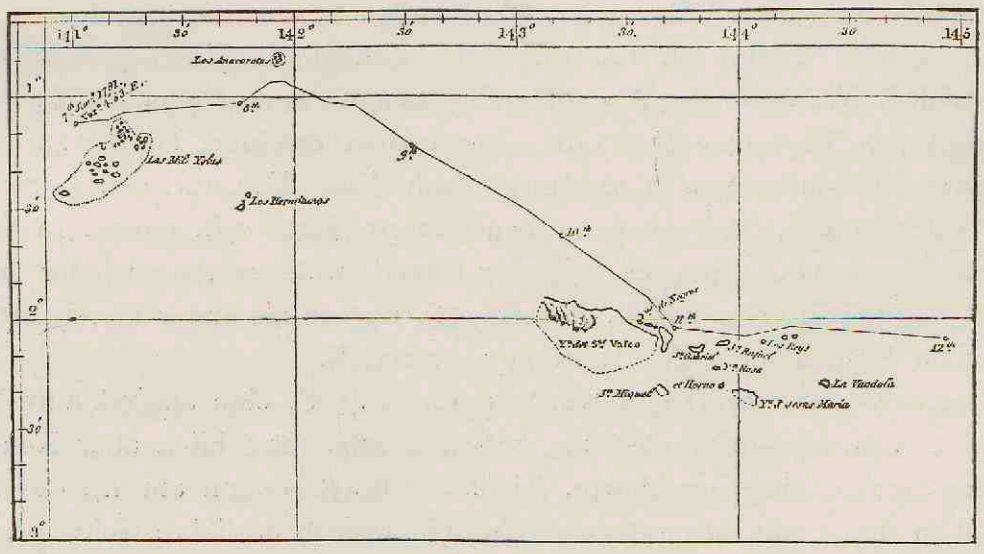



Fig. 35.

MAURELLE beabsichtigte nunmehr nach dem Nordkap von Neu-Britannien zu segeln, womit dasjenige von Neu-Hannover gemeint war, denn von den Entdeckungen CARTERET's hatte er nicht die geringste Ahnung. Auf dem Wege dorthin gelangte die „Princesa" am

---

1) Im Apendice (p. 195) heisst es wörtlich: „Los Eremitaños 2 islas chicas, y en media un islote 1° 28′ S., 141° 46′ E. Par. Los Anacoretas 2 islillas, pequeñas y rasas 0° 52′ S., 141° 55′ E., Los Monges 4 chicas y rasas 0° 57′ S., 142° 06′ E. Par. In Wirklichkeit liegen die Commerson-Inseln unter 0° 45′ S., und die Anachoreten unter 0° 53′ S.

2) Chart of the Track of the Princesa Frigate commanded by Capt. D. Franco. Anto. Maurelle 1781. From a Spanish MS. (A. DALRYMPLE. A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. Class XVII. London 1781, N°. 52a).

3) Erst nachdem die Schiffe „Alacrity" und „Coeran" im Jahre 1874 vergebens nach diesen Inseln ausgeschaut hatten, wurden sie endgültig auf den Seekarten ausgemerzt. (Resultatlose Nachforschung nach den Mönchs-Inseln [Monks Islands] West-Polynesien. Nachrichten für Seefahrer. VII. Berlin 1876, p. 86 (N°. 283) aus Hydrographic Notice. London 1876, N°. 3, s. auch Annalen der Hydrographie. IV. Berlin 1876, p. 357). Die Identität der Anachoreten- und Mönchs-Inseln hatte unabhängig davon auch G. E. G. VON SCHLEINITZ im J. 1875 vermutet. (Geographische und ethnographische Beobachtungen auf Neu-Guinea. Zeitschr. Ges. f. Erdkunde. XII. Berlin 1877, p. 239).

10. nach der Nordküste der Grossen Admiralitäts-Insel, deren Ausdehnung auf 11 lieues geschätzt wurde [1]). An dem östlichen Ende wurden vier niedrige Inseln bemerkt, die mit Bäumen bedeckt waren. In der Frühe des 11. näherten sich mehrere Kanus dem Schiffe, doch wagte es keiner der Insassen das Schiff zu betreten. MAURELLE vermochte zwischen diesen Leuten und den Negern von Guinea nicht den geringsten Unterschied zu entdecken und gab daher diesen Eilanden den Namen Islas de los Negros und der Grossen Admiralitäts-Insel den der Isla del Señor Basco oder Don José de Basco y Vargas, zu Ehren des erwähnten Generalgouverneurs der Philippinen. Am Abend desselben Tages wurden noch weitere 6 Inseln entdeckt. Von den beiden am meisten nach Süden gelegenen erhielt die westliche den Namen San Miguel und die östliche den Namen Jesus Maria [2]). Nördlich davon liegen San Gabriel im Westen und San Rafael [3]) im Osten. Zwischen diesen und den beiden vorhergehenden wurden noch zwei Inselchen bemerkt, eine „isla rasa pequeña" (île Rase) und Horno (île du Four). In Wirklichkeit sind es aber mehrere, die heutigentages unter der Bezeichnung Horno-Inseln auf den Karten figuriren. In östlicher Richtung weiter segelnd, gewahrte man gegen Mitternacht drei kleine Inseln, die Los Reyes (auch Los tres Reyes) genannt wurden [4]), und am 12. wurde eine ganz kleine Insel passirt, die den Namen La Vandola erhielt [5]). Während der Abendstunden tauchte darauf noch in N 22° E. St. Matthias auf und am folgenden Tage eine Insel, die zwar kleiner erschien, als die auf der Karte angegebene Ourageuse (Squally von DAMPIER), doch kam MAURELLE zu der Überzeugung, dass es diese oder eine kleine ihr ganz benachbarte Insel sein müsse. In Wirklichkeit lag aber eine Entdeckung vor, denn es war das Eiland, welches 1790 wieder aufgefunden und Tench genannt wurde [6]). Leider hat R. PARKINSON, der sie als erster Europäer 1905 besuchte, den einheimischen Namen nicht zu ermitteln vermocht [7]).

Im weiteren Verlauf des Tages wurde unter 2° 45′ S. eine ausgedehnte Küste bemerkt, die für diejenige von Neu-Britannien angesehen wurde, tatsächlich aber Neu-Hannover und Neu-Irland [Neu-Mecklenburg] angehörte. Als MAURELLE sodann am 14. des Nachmittags in SW. einen hohen Berg, die Montaña de San Anastasio [8]) erblickte, schwand ihm der letzte Zweifel, dass er wirklich Neu-Britannien vor sich habe. Er täuschte sich aber gründlich, denn was er dafür hielt, waren die sogen. Fischer- und Gardner-Inseln, an denen er vorbeisegelte. Dies ergiebt sich sofort aus dem Umstande, dass er östlich davon drei von Nord nach Süd

---

1) In Wirklichkeit reichlich 90 km.

2) Rambutjo [Lambutio] der Eingeborenen.

3) Tong der Eingeborenen.

4) Ihre einheimischen Namen sind Towi, Putúli und Mbutmanda.

5) Balètwi der Eingeborenen nach SCHACK (Ann. d. Hydrographie. XXIX. 1901, p. 9), nach anderer Angabe jedoch Nauna. In dem Werke von ESPINOSA (l. c., pag. 196) wird sie Isla Bandurria genannt.

6) CURT DANNEIL meinte (Petermanns Mittlg. XLVIII. 1902, p. 283, 284), dass keine Entscheidung darüber zu treffen sei, welche Insel MAURELLE im Osten von St. Matthias beobachtet habe. Soweit sich dies auf den von MILET-MUREAU gegebenen Auszug bezieht, ist die Bemerkung zutreffend. Wenn man dagegen die in dem Werke von ESPINOSA (l. c., pag. 196) sich findenden Originalangaben einer Prüfung unterzieht, so kann kein Zweifel darüber obwalten, dass MAURELLE der Entdecker der Tench-Insel ist. Hier wird für die Südspitze von St. Matthias 1° 42′ S. (bei MILET-MUREAU steht irrigerweise 1° 23′ S.), für die Südspitze von Squally 1° 35′ S. und als Längendifferenz beider 57′ angegeben, was sehr gut mit der Lage von Tench stimmt. MAURELLE ist sich selbst aber untreu geworden, indem er auf seiner oben erwähnten Karte ausser zwei kleinen, noch eine grosse Ya Orageis eintrug, die ihm gar nicht zu Gesicht gekommen war.

7) St. Matthias und die Inseln Kerué und Tench. Globus. LXXXIII. 1905, p. 71.

8) Es ist damit der höchste Berg der Insel Tabar gemeint.

auf einander folgende Inseln auffand, die als San Francisco (2° 37′ S.) [1]), San Josef (2° 45′ S.) [2]) und San Antonio bezeichnet wurden [3]). Nachdem diese passirt worden waren, kam gegen Mitternacht eine Insel in Sicht, die den Namen San Pedro erhielt [4]) (2° 52′ S.).

Am 15. Januar wurden zwei Inseln gesehen, von denen die westliche San Lorenzo (3° 02′ S.) und die östliche San Blas (3° 03′) genannt wurde [5]). Zwei Tage später entdeckte MAURELLE die kleine Insel San Jacinto [Saint Hyacinthe] (3° 23′ S.) und am 18. drei weitere, von denen die westlichste Santa Rosa [Sainte Rose] (3° 36′ S.), die grösste Isla del Refugio [Isle du Refuge] (4° 02′ S.) [6]) und einer dieser benachbarten kleine La Magdalena [La Madeleine] (3° 58′ S.) genannt. Sie liegen unweit der Anthony Caens-Insel. An dem nämlichen Tage kam noch St. Jan in Sicht, deren Südspitze zu 4° 13′ S. bestimmt wurde.

Am 19. tauchten, bei Tagesanbruch, zwei ganz niedrige Inseln auf, die durch einen engen Kanal von einander getrennt erschienen. Die Nordwestspitze dieser Los Caymanes [Les Caimans] genannten Inseln, die zu den Grünen Inseln [Nissan] gehören, wurde zu 4° 23′ S. bestimmt. Noch vor Einbruch der Nacht bemerkte MAURELLE im N. (nach der Karte im S.) zwei Inseln, Santa Ana und Santa Bárbara, die für die Carteret-Inseln gehalten worden sind. Nach der Karte dürften sie aber ebensowenig als die am folgenden Tage, kurz vor Sonnenaufgang bemerkte, Don Manuel Flores genannte Insel, die einen ziemlich hohen Berg besass, existiren. Zwei Stunden später wurden alsdann 9 Inseln bemerkt, deren Übereinstimmung mit Ontong Java [Liuniawa] nicht bezweifelt wurde [7]).

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, die „Princesa" auf ihren weiteren Irrfahrten zu begleiten. Die Mannschaft hatte mit grossen Entbehrungen zu kämpfen, besonders da die stets zunehmenden, geradezu ungeheuren Scharen von Schaben entsetzliche Verwüstungen unter dem Schiffsproviant anrichteten. Endlich, am 31. Mai, wurde die Reede von Guam (Marianen) erreicht und, nach Einnahme von Lebensmitteln, konnte die Weiterfahrt am 20. Juni angetreten werden. Am 27. September ankerte das Schiff vor San Blas an der Westküste von Mexiko und MAURELLE war nunmehr imstande die Kiste mit den wichtigen Depeschen abzuliefern.

**James Rees** 1783.

Das englische Kompanieschiff „Northumberland", Kapt. JAMES REES, verliess am 11. Juni 1781 die Reede von Portsmouth, um zunächst nach Bengalen zu segeln [8]). Am 5. Okto-

---

1) Maúr [Mahúr] der Eingeborenen. In Wirklichkeit liegt die Insel unter 2° 44′ S., so dass dementsprechend auch San Josef und San Antonio weiter nach Süden zu liegen kommen. (Hydrographic Notice. N°. 38. London 1880, hieraus Ann. d. Hydrographie. II. 1881, p. 391).

2) Masait [Masahèt] der Eingeborenen.

3) Unter dem Namen Sant Bruno findet sich im Westen von San Antonio noch eine kleine, niedrige Insel, die aber, wie oben (p. 131) erwähnt, erst von FRIEDR. ROHLFS entdeckt und benannt worden ist.

4) Es kann also, ganz abgesehen von dem Kurse, gar nicht die 15 km. lange Fischer-Insel gemeint gewesen sein, wie dies P. LANGHANS annimmt (Deutscher Kolonial-Atlas N°. 25. Gotha 1892). Überdies sagt MAURELLE ausdrücklich: „es chica".

5) Sie dürfen nicht mit den Gardner-Inseln, wie dies LANGHANS tut, identifizirt werden, vielmehr existiren sie in Wirklichkeit ebensowenig als San Pedro.

6) Diese, sowie die folgenden Breitenbestimmungen sind unrichtig.

7) Im spanischen Text (p. 143) in Hohondaba verstümmelt.

Nach der Karte von MAURELLE liegen sie zwischen 4° 36′—4° 54′ S., in Wirklichkeit aber 5° 10′—5° 32′ S.

8) Die Darstellung fusst im Wesentlichen auf den Angaben des Logbuches, das im India Office in London sich befindet.

ber 1782 wurde Kedgeree am Palmyras Point verlassen, worauf die Reede von Bengkulen (Sumatra) am 12. November erreicht wurde. Am 18. Januar 1783 trat das Schiff die Weiterfahrt nach China an und lief südlich von Java segelnd in die Sapi-Strasse ein, um am 18. Februar in der an der Nordostküste von Sumbawa gelegenen Tenggé-Bai, die den Namen Rees-Bai erhielt [1]), vor Anker zu gehen [2]). Nach Einnahme von Holz und Wasser wurde am 20. in Gesellschaft der „Elizabeth" wieder ausgelaufen. Unter dem 25. Februar, als das Schiff sich in 6° 58′ S. unweit High Peak Island [Tanah Djampeja] befand, meldet das Logbuch: „having no Charts of these parts, the Company's Chart that was at Bencoolen being lost". Es darf daher nicht Wunder nehmen, wenn die Pitt-Strasse verfehlt wurde. Am 3. März wurden die Banda-Inseln, am 6. die Insel Gisser [Gèsir] gesichtet. Am 11. befand das Schiff sich unter 2° 11′ S. und 132° 53′ E. Drei Tage später wurde im Norden Land gesehen, das für die Westspitze von Neu-Guinea gehalten konnte. Am 15. konnte unter 1° 49′ S. geankert werden. Am 24. wurde die Fahrt fortgesetzt und unter 2° 02′ S. vor Anker gegangen. Am folgenden Tage wurde eine in 2° 26′ S. liegende Bucht erreicht. Der am 26. an das südliche Ufer entsandte Kutter kehrte am 28. wieder zurück, ohne einen Ankerplatz gefunden zu haben. Noch an demselben Tage ging er wiederum ab, um am 29. mit der Nachricht heimzukehren, dass am Nordufer ein Dorf bemerkt worden sei. Nunmehr wurden dem am 30. abermals abgeschickten Kutter Geschenke mitgegeben, um freundliche Beziehungen mit den Eingeborenen anzuknüpfen. Ohne das Ziel erreicht zu haben, legte er an dem nämlichen Abend am Schiffe wieder an. Während des 31. März und des 1. April war der Kutter abermals abwesend und gelangte diesmal bis in die Nähe des Ufers. In der Frühe des 2. April wurden nunmehr der Kutter und das Langboot an Land geschickt, um Brennholz zu beschaffen. Als um 11 Uhr vormittags Flintenschüsse vernommen wurden, und bald darauf das Langboot auftauchte, sandte REES zur Unterstützung die Jolle ab, die am 3. mit der Nachricht zurückkehrte, dass die Eingeborenen 5 Matrosen (Laskaren) entführt hätten. Zur weiteren Unterstützung ging sie nochmals ab. Am Abend langte endlich der Kutter mit der betrübenden Nachricht an, dass die Jolle abgeschnitten und die Insassen GEORGE SAYCE, ANDREW NEVIN, WILLIAMS HOLMES nebst 6 Matrosen getötet worden seien. Der Bemannung des Kutters war es nur mit Mühe geglückt ihr eigenes Leben zu retten.

Wie WILLIAM MARSDEN ermitteln konnte, hatten die Eingeborenen 3 Leuten, nämlich einem Engländer und zwei Laskaren das Leben geschenkt, die zwei Jahre später in Freiheit gesetzt wurden. Als Ort, wo das Drama sich abgespielt hatte, wurde Yaloupe [3]) genannt, wofür MARSDEN, auf Grund einer brieflichen Mitteilung des Sultans von Tidore, den Namen Braou setzt [4]). Wie die Beteiligten aussagten, waren ihre getöteten Kameraden von den Ein-

---

1) Als REES dieselbe Bai auf der „Britannia" im Jahre 1796 wiederum aufsuchte, gab er ihr den Namen Britannia-Bai, unter dem sie noch heutigentages auf manchen Karten figurirt.

2) Description of the Straits of Sapy. From Captain REES of the Northumberland. The Oriental Navigator 2d. ed. London 1801, p. 572—575. An diesem Orte wird irrtümlicherweise behauptet, dass das Einlaufen im Februar erfolgt sei.

3) Auf der seinem Werke: A Voyage from Calcutta to the Mergui Archipelago &c. London 1792, beigefügten Karte hatte THOMAS FORREST bereits unter 2° 35′ S., 131° 25′ E. einen Ort Yalope eingetragen mit der Bemerkung, dass hier im Jahre 1782 [sic!] das Boot der „Northumberland" von den Kannibalen abgeschnitten wurde.

4) Notice respecting the Natives of New Guinea. Transact. R. Asiatic Society of Great Britain and Ireland. III. London 1831, p. 125—130. — Auszug: Papous cannibales. Nouv. Annales des Voyages. (2) XXII. Paris 1831, p. 121—122.

geborenen verspeist worden. Die den Gefangenen verabfolgte Nahrung bestand hauptsächlich aus Sagobrot, das „toyo" genannt wurde. Die geretteten Laskaren sagten ferner aus, dass die Zahl der Einwohner eine sehr beträchtliche sei und über 10000 Seelen betrage. „Each house or family seems to be independent, and is in the continual practice of making war on its neighbours, seizing each others' wives and children and selling them for slaves to the people of the adjacent islands". Ihre Messer bezogen die Eingeborenen von den Bewohnern „einer Insel Onin oder Honin", vor denen sie eine grosse Scheu an den Tag legten. Diese wurden als einer zivilisirten Rasse angehörend bezeichnet, jedoch „returning good for good and evil for evil". Sie seien Bekenner des Islams und auch mit der malaiischen Sprache vertraut, übrigens hinsichtlich ihres Äusseren denen von „Braou" gleichend, aber einen anderen Dialekt redend. Der Vermittelung des Radja von Onin hatten die Gefangenen es schliesslich zu verdanken, dass sie in Freiheit gesetzt wurden. Auf einer der Inseln wurden sie von einem anderen Indienfahrer — wie MARSDEN meint, der „Queen" — aufgenommen und nach Kanton gebracht.

Es erübrigt nunmehr noch die Lage des „Yaloupe", bezw. „Braou" genannten Ortes zu ermitteln. Diese Feststellung wird dadurch erschwert, dass die mitgeteilte Breite von 2° 26′ S. unrichtig ist. Der Ort würde dadurch mitten ins Meer zu liegen kommen. Die von MARSDEN geäusserte Vermutung, dass REES in der Freshwater-Bai vor Anker gegangen sei, wird schon dadurch widerlegt, dass das Gebiet derselben zu Onin selbst gehört. Aus den mitgeteilten Berichten lässt sich dagegen entnehmen, dass er wirklich in der Landschaft Beráu zu suchen ist, ein von alters her übel beleumundetes Gebiet. Wie F. S. A. DE CLERCQ angiebt, bezeichnen die ceramschen Händler als Beráu-Bai eine Bucht in der Nähe des nordwestlichen Einganges des Mac Cluer-Golfs [1]). Es wird denn auch an der Mündung des Sigaroi oder Bira (ca. 2° 11′ S., 132° 10′ E.) gewesen sein, wo die „Northumberland" vor Anker gegangen war. An diesem liegt überdies ein Dorf Taluri, das von den Laskaren möglicherweise in Yaloupe verstümmelt worden ist. Noch heutigentags holen die Bewohner von Onin aus diesem Gebiet ihren Sago.

Um zu der „Northumberland" zurückzukehren, möge noch kurz erwähnt werden, dass sie am 8. April weitersegelte, am 15. sich westlich von Misol befand und auch die Kanari-Inseln passirte. Am 10. Mai wurde in der Molukken-See die Linie geschnitten, worauf am 18. Juli die Ankunft in Kanton erfolgte. Am 12. Dezember trat das Schiff die Heimfahrt an.

**Henry Wilson** 1783.

Das englische Kompanieschiff „Antelope", Kapitän HENRY WILSON, segelte am 20. Juli 1783 von Madras nach Kanton ab. Von WILLIAM MARSDEN wird nun berichtet, dass das Schiff in die Nähe der Schouten-Inseln an der Küste von Neu-Guinea gelangt sei, worauf den Insassen der 50 Kanus, die auf dasselbe abkamen, gestattet wurde an Bord zu kommen. Bei ihren wiederholten Besuchen nahmen sie jedoch am dritten Tage eine derartig feindselige Haltung an, dass sie mit Waffengewalt vertrieben werden mussten [2]).

---

1) Rapport over drie reizen met de „Java" naar het Nederlandsche gedeelte van Nieuw-Guinea. Tijdschr. voor Ind. T. L. en Vk. XXXII. Batavia 1891, p. 123. Hier wird auch zugleich darauf aufmerksam gemacht, dass es ein Irrtum ist die westliche Hälfte des Mac Cluer-Golfs als Telok Beráu zu bezeichnen. Über Beráu „das klassische Land der Sklavenjagden", siehe auch J. W. VAN HILLE. Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Ned. Aardr. Genootsch. (2) XXII. 1905, p. 262, 263, und Schetskaart der Sigaroi- of Bira-rivier. l. c., kaart N°. II°.

2) Note respecting the Natives of New Guinea. Transact. R. Asiatic Soc. III. pt. I. London 1831, p. 129. Anm. 2.

Dieser Vorfall wird weder von GEORGE KEATE [1]), noch von J. P. HOCKIN [2]) erwähnt. Die „Antelope" verliess Kanton wieder im Juni desselben Jahres, scheiterte aber im August auf den Palau-Inseln.

**John Eastabrooke** 1784.

Die von JOHN EASTABROOKE geführte „London" ging auf ihrer im Jahre 1783 angetretenen Fahrt nach China durch die Pitt-Passage, doch wird nur berichtet, dass sie im Januar 1784 die St. Andrews-Insel passirte, deren Lage zu 1° 37′ E. von der Nordspitze von Morotai bestimmt wurde. Der weitere Kurs führte das Schiff östlich von den Palau-Inseln vorbei [3]), die auch bei Gelegenheit der zweiten Fahrt im Jahre 1787 umschifft wurden [4]).

**Henry Farrer** 1785.

Der „True Briton", Kapt. HENRY FARRER, ging im Jahre 1785, auf der Fahrt nach China begiffen, durch die Gaman-Strasse und untersuchte bei dieser Gelegenheit das Vansittart-Riff [5]). Hierauf wurde zwischen Waigëu und der Nordküste von Neu-Guinea hindurchgesegelt und nach dem Einlaufen in den Stillen Ozean noch die Lage von Pulu Anna bestimmt [6]).

**Thomas Read** 1787.

THOMAS READ, Kapitän der „Alliance", segelte im Jahre 1787 von Philadelphia aus über das Kap der Guten Hoffnung nach der Südküste von Neu-Holland. Auf der Weiterfahrt nach Kanton will er zwischen 7—4° S., 156—162° E. eine Anzahl Inseln entdeckt haben, deren Bewohner schwarzes und krauses Haar trugen [7]).

**Antoine Joseph Bruni Raymond D'Entrecasteaux** 1787.

Eine bisher unbekannt gebliebene Fahrt wurde von HULOT gelegentlich der für D'ENTRECASTEAUX veranstalteten Zentenarfeier bekannt gemacht, dabei über diejenigen Punkte, welche uns hier interessiren, jedoch nur flüchtig hinweggehuscht [8]).

Infolge wiederholter Klagen, die bei dem König von Frankreich von seiten einiger seiner Untertanen einliefen über die Säumigkeit chinesischer Kaufleute in der Bezahlung von Schulden, die bereits einen Betrag von ungefähr 617185 Piastern erreicht hatten, wurden die Kriegsschiffe „Résolution" und „Subtile" unter dem Kommando von BRUNI D'ENTRECASTEAUX im Jahre 1785 nach China gesandt, mit dem Auftrage die Richtigkeit der Schuldbriefe zu prüfen und im Anschluss daran die Erhebung der Gelder zu bewirken.

Nachdem D'ENTRECASTEAUX am 1. Dezember 1786 die Reede von Batavia verlassen

---

1) An Account of the Pelew Islands situated in the Western Pacific Ocean. Compiled from the Journals and Communications of Captain HENRY WILSON .... London 1788.

2) A Supplement to the Account of the Pelew Islands; compiled from the Journals of the „Panther" and „Endeavour" ....; and from the oral communications of Captain H. WILSON. London 1803.

3) GEORGE ROBERTSON. Memoir of a Chart of the China Sea. London 1791, p. 105.

4) l. c., pag. 108, wo auch irrigerweise die erste Fahrt in das Jahr 1783 verlegt wird.

5) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 560.

6) The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 562, 563.

7) Algemeene Konst- en Letterbode. II. Haarlem 1789, p. 7.

8) D'Entrecasteaux 1737—1793. Bull. Soc. de Géogr. (7) XV. Paris 1894, p. 285—297.

hatte, nahm er seinen Kurs durch die Makassar-Strasse. Als er sich jedoch am 2. Januar 1787 im Norden von Celebes befand, stellte sich infolge des kräftig einsetzenden Nordostmonsuns die Unmöglichkeit heraus in dieser Richtung weitersegelnd den Bestimmungsort zu erreichen. Der Kurs wurde daher geändert. Nachdem am 5. Januar die Insel Siau (Sangi-Inseln) passirt worden war, lief das Geschwader in die Molukken-See ein. Am 7. befand es sich im Westen von Ternate, am 8. in der Nähe von Batjan [1]), während am 10. die Sagewin-[Pitt-]Strasse erreicht und durchfahren wurde [2]). Am 7. Februar trafen die beiden Schiffe in Macao ein.

Die Mission D'ENTRECASTEAUX's war nicht von dem gewünschten Erfolge begleitet. Während die „Subtile" ihren Rückweg durch das Chinesische Meer nahm, hat sich der von der „Résolution" bei dieser Gelegenheit eingeschlagene Kurs nicht mehr feststellen lassen.

**John Meares** 1788.

In Calcutta war eine Handelsgesellschaft errichtet worden, um Fahrten nach der Nordwestküste von Nord-Amerika zu unternehmen. Das erste Schiff, das im Jahre 1786 eine derartige Reise unternahm, war die „Nootka", deren Führer, zugleich Gründer der Gesellschaft, JOHN MEARES war. Zwei Jahre später wurde eine zweite Fahrt von Kanton aus angetreten, nachdem hierfür die Schiffe „Félice" und „Iphigenie" [3]) angekauft worden waren. In der von den Eigentümern am 24. Dezember 1787 erteilten, recht törichten Instruktion war vorgeschrieben worden den Kurs durch das Chinesische Meer zu nehmen, hierauf zwischen Palawan und Mindoro hindurch bis südlich von Mindanao zu segeln, um sodann, in den Stillen Ozean gelangt, längs der Nordküste von Neu-Guinea so weit in östlicher Richtung die Fahrt fortzusetzen, als dies die Winde zuliessen, und hierauf nach der amerikanischen Küste hinüber zu setzen [4]).

Nachdem am 22. Januar 1788 Kanton verlassen worden war, wurden zunächst die Philippinen aufgesucht. Am 11. Februar setzte die »Félice" von Zamboanga auf Mindanao aus ihre Fahrt fort und durchfuhr am 18. die Morotai-Strasse. Vier Tage später befand sie sich angesichts Waigëu unter 0° 22′ N., 131° 10′ E., am 23. unter 0° 30′ N., 131° 20′ E., 5 leagues von dieser Insel entfernt. Nachmittags sprang der Wind nach NW. um, und nun wurde NE-Kurs eingeschlagen. Am nächsten Morgen gelangte das Schiff in die Nähe von niedrigen und bewaldeten, in 0° 20′ N., 132° 2′ E. liegenden Inseln [5]), die den Namen Tatee-Inseln erhielten,

---

1) Wie JAMES HORSBURGH (India Directory. 4th ed. II.. London 1836, p. 547) mitteilt, wurden auf der Weiterfahrt zwischen Gross-Obi und den Damar-Inseln die Black Rocks oder Fairway Ledge entdeckt, die Kapt. WELSTEAD 1818 wieder auffand. Diese für die Schiffahrt gefährlichen „Schwarzen Klippen" befinden sich etwa 4 Seemeilen im Osten der kleinen Inseln, die südlich von Hasil liegen.

2) Der Verlauf der Fahrt ist lediglich der l. c., pag. 287 beigefügten Routenskizze zu entnehmen.

3) Dieses Schiff wurde später von den Spaniern an der kalifornischen Küste genommen. Die Kunde davon verursachte in England eine ungeheure Aufregung, die auch im Jahre 1790 zu einem Parlamentsbeschluss den Anlass gab. Spanien musste Genugtuung leisten. Durch diesen Vorfall haben die Fahrten von MEARES eine ganz unverdiente Berühmtheit erlangt.

4) JOHN MEARES. Voyages made in the years 1788 and 1789 from China to the Northwest Coast of America. London 1790, p. 74—80. Voyages de la Chine à la côte nord-ouest de l'Amérique. I. Paris. An 3, p. 351—366. Reisen nach der nordwestlichen Küste von Amerika. Nürnberg 1795.

5) In Wirklichkeit beträgt die Länge nur 131°—131° 14′ E., und dementsprechend sind auch die übrigen Längenangaben zu berichtigen.

weil die in ihren Kanus herbeieilenden und die „Félice" mit Erstaunen betrachtenden Eingeborenen unausgesetzt „Tati, Tati" schrieen. Wie FORREST im Jahre 1775 bereits ermittelt hatte, ist der wirkliche Name Ajau. Mittags segelte MEARES mit nordwestlichen Winden weiter bis zum 27., als er sich unter 0° 56′ N., 136° 35′ E. befand. Hier kam eine aus 4 Inseln bestehende Gruppe in Sicht [1]). In 3 miles Entfernung vom Strande segelnd, wurde ein grosses, inmitten eines Kokospalmenhaines gelegenes Dorf gewahrt, worauf die „Félice" sich alsbald von einer Menge Kanus umringt sah, deren Bauart durchaus derjenigen der Sandwich-Insulaner glich. Unaufgefordert stellten die Eingeborenen sich an Bord mit Mengen von Kokosnüssen ein, die gegen Eisenstücke ausgetauscht wurden. Zutreffender Weise erkannte MEARES in diesen Eilanden die Freewill-Inseln CARTERET's, also die Mapia-Inseln.

Nachdem ein NE-Kurs eingeschlagen worden war, geriet das Schiff am 29. infolge von Stromversetzung abermals in die Nähe dieser Inseln, nämlich in 0° 56′ N., 137° E. und erst am 1. März entschwanden sie auf immer dem Gesichtskreise. Der folgende Tag brachte die „Félice" unter 2° 52′ N., 136° 37′ E. Durch die andauernden Nordostwinde war ein Vorwärtskommen längs der Nordküste von Neu-Guinea ausgeschlossen, weshalb MEARES zu einer Änderung des Kurses in nördlicher und westlicher Richtung sich bequemen musste.

Von ihrer Fahrt nach Nord-Amerika zurückkehrend, lief die „Félice" am 5. Oktober 1789 in Macao ein.

**John Shortland** 1788.

Im Jahre 1787 waren die Schiffe „Alexander", „Friendship", „Prince of Wales" und „Borrowdale", von denen die beiden erstgenannten die für die Kolonisirung von Neu-Süd-Wales bestimmten Sträflinge an Bord hatten, nach Port Jackson abgegangen. Sie wurden im folgenden Jahre nach England zurückbeordert und bei dieser Gelegenheit dem Befehl des Leutnant JOHN SHORTLAND unterstellt. Da die Jahreszeit bereits zu weit vorgeschritten war, um die südliche Route als vorteilhaft erscheinen zu lassen, beschloss man entweder den Weg durch die Endeavour-Strasse zu nehmen oder aber auch Neu-Guinea zu umschiffen [2]).

Nachdem Port Jackson am 14. Juli verlassen worden war, kamen der „Prince of Wales" und die „Borrowdale" bereits am 18. ausser Sicht, um in der Folge einem anderen Kurse zu folgen. Die beiden übrig gebliebenen Schiffe verabredeten darauf Carteret's Hafen auf Neu-Irland als Stelldichein bei etwaiger Trennung. Nachdem die Salomo-Inseln, denen man den Namen New Georgia gab, erreicht worden waren, segelte man durch die Bougainville-Strasse, die Shortland-Strasse genannt wurde [3]).

Am 9. August wurden zwei Inseln und beim Näherkommen am nächsten Tage 4 Inseln unter ca. 4° 50′ S., 156° 11′ E. bemerkt. Während SHORTLAND anfangs der Meinung war, dass sie zu den Nine Islands von CARTERET gehörten, gewann er doch später die Überzeugung, dass es sich um andere Eilande handeln müsse, da weder hinsichtlich der Länge, noch hinsichtlich der Zahl Übereinstimmung bestand [4]).

1) MEARES giebt auf der Tafel (Fig. 2) bei p. 80 seines Werkes eine Abbildung der Hauptinseln, die aus kahlen Hügeln bestehend dargestellt werden. In Wirklichkeit sind sie aber ganz flach und mit Kokospalmen bedeckt.

2) The Voyage of Governor Phillip to Botany Bay, with an Account of the Establishment of the Colonies of Port Jackson and Norfolk Island. London 1789, p. 185—218.

3) Mit vollsten Recht hat der Comte de FLEURIEU gegen derartige willkürliche Namensänderungen Einspruch erhoben. (Découvertes des François, en 1768 & 1769 dans le Sud-Est de la Nouvelle-Guinée. Paris 1790, p. 174—199).

4) Diese Inseln gehören wirklich zu den Ontong Java.

Infolge des stürmischen Wetters wurde beschlossen nicht durch den St. Georg-Kanal zu gehen, sondern vielmehr Neu-Irland [Neu-Mecklenburg] zu umschiffen, das jedoch nicht in Sicht kam. Am 10. August begann der Skorbut sich einzustellen, der auf den in ganz mangelhafter Weise verproviantirten Schiffen geradezu entsetzliche Verheerungen anrichtete. Nachdem die Schiffe längs den Palau-Inseln und Mindanao gesegelt waren, gelangten sie in die Makassar-Strasse, wo man sich durch die reduzirte Mannschaft genötigt sah die „Friendship" zu verlassen und zum Sinken zu bringen. Am 18. November wurde Batavia endlich erreicht.

**Jean François Galaup, Comte de Lapérouse** 1788.

Am 1. August 1785 trat LAPÉROUSE von Brest aus, mit dem aus den Schiffen „Astrolabe" und „Boussole" bestehenden Geschwader, seine Fahrt um die Erde an [1]).

Aus der Instruktion vom 26. Juni 1785, die in sorgfältigster Weise von CH. P. CLARET, COMTE DE FLEURIEU verfasst worden war, ergiebt sich, welcher Wert auf die in den Gewässern von Neu-Guinea anzustellenden Untersuchungen gelegt wurde. Es heisst darin: „Il tâchera pareillement de reconnaître une île située au Nord-Ouest de la terre des Arsacides, dont la côte orientale a été vue en 1768 par M. de Bougainville; mais il ne se livrera à cette recherche qu'autant qu'il jugera pouvoir sans peine gagner ensuite le cap de la Délivrance, à la pointe Sud-Est de la Louisiade, et, avant de parvenir à ce cap, il reconnaîtra, s'il peut, la côte orientale de cette terre.

Du cap de la Délivrance, il fera route pour passer le détroit de l'Endeavour [2]); il tâchera de s'assurer, dans ce passage, si les terres de la Louisiade sont contigués avec celle de la Nouvelle-Guinée, et il reconnaîtra toute cette partie de côte, depuis le cap de la Délivrance jusqu'à l'île Saint Barthélemi [3]) à l'Est-Nord-Est du cap Walsh [4]), sur laquelle on n'a jusqu'à présent que des connaissances très-imparfaites.

Il serait fort à désirer qu'il put visiter le golfe de la Carpentarie; mais il doit observer que la mousson du Nord-Ouest, au Sud de la Ligne commence vers le 15 de novembre, et que les limites de cette mousson ne sont pas tellement fixées, qu'elles ne puissent quelquefois s'étendre au-dela du 10e degré de latitude méridionale" .... [5])

Hinsichtlich der Ausführung der ihm gestellten Aufgaben äusserte sich LAPÉROUSE in seinem Schreiben aus der Botany-Bai vom 7. Februar 1788, dem letzten, das sich von ihm erhalten hat. „Je remonterai aux îles des Amis, et je ferai absolument tout ce qui m'est enjoint par mes instructions, rélativement à la partie méridionale de la Nouvelle-Calédonie, à l'île Santa-Cruz de Mendana, à la côte du sud de la terre des Arsacides de Surville, et à la terre de la Louisiade de Bougainville, en cherchant à connaître si cette dernière fait partie de la Nouvelle-Guinée, ou si elle en est séparée. Je passerai, à la fin de juillet 1788, entre la Nouvelle-Guinée et la Nouvelle-Hollande, par un autre canal que celui de l'Endeavour, si toutefois il existe un. Je visiterai, pendant le mois de septembre et une partie d'octobre, le

---

1) Voyage de La Pérouse autour du Monde, publié conformément au décret du 22 Avril 1791, et rédigé par L. A. MILET-MUREAU. II. Paris. Imprimerie de la République. An V [1797], p. 13.

2) Hiermit war die Torres-Strasse gemeint.

3) Das Vleermuis- [Fledermaus-]Eiland.

4) Kap Valsch.

5) Voyage de La Pérouse. I. 1897, p. 21. Die Instruktion erfährt a. a. O. pag. 119 noch eine Ergänzung durch mehrere Anmerkungen.

golfe La Carpentarie, et toute la côte occidentale de la Nouvelle-Hollande jusqu'à la terre de Diemen; mais de manière cependant qu'il me soit possible de remonter au nord assez tôt pour arriver au commencement de décembre 1788 à l'île de France" [1]).

Zur Ausführung aller dieser Pläne sollte es nicht mehr kommen. Jahrzehnte lang blieb man im Ungewissen über das Schicksal von LAPÉROUSE samt den Seinen, bis es PETER DILLON 1827 gelang zu erfahren, dass die Schiffe während eines Orkanes an einem Riff bei der Insel Wanikoro (Neu-Hebriden) gescheitert waren [2]).

**William Bligh** 1789.

Eine von Kaufleuten und Pflanzern in den britischen Besitzungen West-Indiens an den König gerichtete Eingabe behufs Überführung des Brotbaumes aus dem Stillen Ozean gab den Anlass die „Bounty", ein Schiff von etwa 215 Tonnen Inhalt, auszurüsten und die Führung dem Leutnant WILLIAM BLIGH anzuvertrauen. Laut der vom 20. November 1787 datirten Instruktion, war ihm befohlen worden, um das Kap Hoorn herum, nach den Gesellschafts-Inseln zu segeln und, nach Einnahme der Brotfruchtbäume, die Neu-Guinea und Neu-Holland trennende Meerenge zu durchfahren, um auf diese Weise Java zu erreichen. Hier angelangt, sollten die etwa verdorbenen Bäume durch andere Nutzpflanzen, wie Durian, Mangistan, Nangka, Langsep [Lansium] und Bergreis ersetzt und alsdann die Fahrt nach West-Indien (St. Vincent, bezw. Jamaica) fortgesetzt werden, um schliesslich nach Spithead zurückzukehren. Da die Indienststellung der „Bounty" sich verzögerte, wurde es, der vorgeschrittenen Jahreszeit halber, BLIGH nachträglich noch freigestellt die Route um das Kap der Guten Hoffnung herum zu wählen.

Der sehr ungünstigen Witterung wegen, konnte erst am 23. Dezember aus der Reede von Spithead ausgelaufen worden. Über Tenerriffa wurde die Fahrt nach Kap Hoorn fortgesetzt, doch verlor BLIGH in der Nähe des Feuerlandes einen vollen Monat durch das anhaltend schlechte Wetter, so dass er sich doch entschliessen musste den Steven nach dem Kap der Guten Hoffnung zu wenden. Vom 24. Mai bis 1. Juli blieb das Schiff, der notwendigen Reparaturen wegen, vor Kapstadt liegen. Nunmehr wurde die Fahrt über St. Paul im Indischen Ozean und Van Diemensland [Tasmania] fortgesetzt, worauf am 25. Oktober das ersehnte Tahiti endlich in Sicht kam. Der Aufenthalt auf dieser Insel währte bis zum 4. April 1789, während welcher Zeit 1015 junge Brotfruchtbäume sowie andere Nutzpflanzen eingenommen wurden.

Nunmehr schritt BLIGH zur Ausführung des zweiten Teiles des ihm zuteil gewordenen Befehles. Nach dem Verlassen von Tahiti wurde am 11. April die Insel Aitutaki [3]) (18° 50′ S., 159° 44′ W.), zu den Hervey-Inseln gehörend, entdeckt. Am 24. wurde bei Nomuka (Tonga-Inseln) geankert, um Wasser und Holz einzunehmen und darauf am 27. die Fahrt nach Tofua (19° 45′ S., 175° 3′ W.) fortgesetzt. Auf dem Wege dorthin, in der

---

1) Voyage de La Pérouse .... rédigé par L. A. MILET-MUREAU. IV. Au V. (1797) p. 202—203
Voyage de Dentrecasteaux, envoyé à la recherche de La Pérouse .... I. Paris 1808, p. XXIV—XXV, Wiederabdruck: Voyage de Lapérouse, rédigé par [J. B. B.] DE LESSEPS. Paris 1831, p. 376—377.

2) Voyage aux îles de la Mer du Sud en 1827 et 1828 et relation de la découverte du sort de La Pérouse. II. Paris 1830, p. 85—206.

3) Whytootackee, 18° 52′ S., 159° 41′ W., bei BLIGH.

Frühe des 28. kam eine Meuterei zum Ausbruch, die nach ihrem Bekanntwerden ungeheures Aufsehen erregte und auch heutigentages noch unvergessen ist. BLIGH hat nicht gesäumt alsbald nach seiner Heimkehr eine Beschreibung des Vorfalles, nebst seiner Rückfahrt zu geben [1]), während eine Schilderung der ganzen Reise erst später erschien [2]).

Auf Anstiften des Steuermannmaats FLETCHER CHRISTIAN war BLIGH überwältigt und nebst 18 anderen in einem Boot ausgesetzt worden, das man in gänzlich unzureichender Weise mit Lebensmitteln versehen hatte [3]). Noch an demselben Nachmittage wurde Tofua erreicht, wo man aber nur wenig Wasser nebst einigen Früchten zu erhalten vermochte. Als schliesslich ein Mann noch einem Überfall seitens der Eingeborenen zum Opfer fiel, musste am 4. Mai eiligst das Weite gesucht werden. Der bis Kupang auf Timor zurückzulegende Weg betrug ungefähr 7000 km. Aus dem Reisebericht kann nur mitgeteilt werden, dass das Boot sich am 27. Mai der Küste von Australien näherte, wo zuerst die Direction-Insel in Sicht kam. Auf der nördlich davon liegenden Restauration-Insel wurde am folgenden Tage gelandet. Am 3. Juni war bereits die unter 10° 52′ S. liegende Turtle-Insel erreicht worden. Die nördlich davon befindlichen, dem heutigen Somerset gegenüberliegenden Albany-Inseln wurden Brothers genannt. Zwischen diesen und dem Mountainous Island, jetzt Mount Adolphus [4]), hindurchfahrend, wurde das Kap York passirt. Die alsdann folgende, als solche aber nicht erkannte Endeavour-Strasse erhielt den Namen Island-Bai [5]). Auf der Weiterfahrt in nordwestlicher Richtung wurden mehrere Inseln und Sandbänke bemerkt, so u. a. die Banks-Insel [6]) „mit einem sehr hohen, runden Berge". Die Double-Insel wird als Eiland mit einem pilzförmigen Hügel beschrieben. Unter 10° 31′ S. wurde noch an der Wednesday-Insel vorbeigefahren. Endlich wurde auch die West-Insel bemerkt, die noch heute diesen Namen trägt.

Am nächsten Tage wurde vor Sonnenuntergang ein kleines Felseneiland, der vielen Tölpel wegen Booby Island genannt [7]), erreicht. Das Westkap der Prince of Wales-Insel — als solche nicht erkannt — erhielt den Namen Shoal Cape. Damit war die Torres-Strasse, im besonderen der Prince of Wales-Kanal durchfahren worden, und das Boot befand sich des Abends um 8 Uhr wieder auf dem offenen Ozean. Entbehrungsreiche Tage sollten noch vergehen, ehe Timor am 12. Juni in Sicht kam. Endlich, am Montag den 14. Juni, erfolgte die Ankunft in Kupang, und damit hatte BLIGH ein Meisterstück der Seemannskunst vollbracht.

---

1) A Narrative of the Mutiny on board of H. M. ship Bounty, and the subsequent Voyage of part of the crew in the ship's boat from Tofoa, one of the Friendly Islands, to Timor, a Dutch Settlement in the East-Indies. London 1790.

CHRISTIAN. Statements of the loss of his Majesty's new ship the Bounty, WILLIAM BLIGH, Esq. commander, by a conspiracy of the crew. London 1790.

Sir JOHN BARROW. Account of the Mutiny and Practical Seizure of the „Bounty". With six etchings by Colonel BATTY. London 1831.

2) WILLIAM BLIGH. A Voyage of the South Sea, undertoken by Command of His Majesty for the purpose of conveying the bread-fruit tree to the West Indies, in his Majesty's Ship the Bounty. London 1792. (Von beiden Werken Bligh's existiren eine Reihe von Übersetzungen).

3) Nämlich 150 Pfund Schiffszwieback, 32 Pfund Schweinefleisch, 28 Gallonen (152 Liter) Wasser, sowie etwas Wein und Rum.

4) Muri [Mori] der Eingeborenen.

5) Diese Übereinstimmung wurde aber von BLIGH sogleich nach seiner Heimkehr vermutet.

6) Sie erhielt ihren Namen erst auf der zweiten Fahrt von BLIGH am 11. September 1792.

7) Es ist als ein merkwürdiges Zusammentreffen zu bezeichnen, dass COOK dieser Insel 19 Jahre zuvor den gleichen Namen gegeben hatte.

Die völlig entkräfteten Menschen fanden bei dem Gouverneur WILLEM ADRIAAN VAN ESTE und allen anderen Beamten die liebevollste Aufnahme.

Auf einem angekauften kleinen Schoner, der den Namen „Resource" erhielt, verliess BLIGH am 20. August Kupang und traf am 1. Oktober in Batavia ein. Mit dem Schiffe „Vlydt" trat er die Heimreise an und landete am 14. März 1790 in Portsmouth.

**John Davy Foulkes** 1789.

Unter dem Oberbefehl des Kapitäns JOHN DAVY FOULKES traf Ende November 1788 ein britisches Geschwader auf der Reede von Batavia ein [1]). Ausser der von FOULKES geführten „Asia", bestand es aus dem „Raymond", Kapt. HENRY SMEDLEY und „Duke of Montrose", Kapt. JOSEPH DORIN. Auf der Weiterfahrt nach China gesellten sich zu ihnen noch die Schiffe „Contractor", Kapt. JOHN BARTLETT und „Bridgewater", Kapt. WILLIAM PARKER. Den Weg durch die Makassar-Strasse nehmend, befand die Flotte sich am 14. Dezember unter 2° 14′ N. [2]) bei Tandjung Aré [Ragged Point] [3]). Von der Celebes-See aus wurde der Kurs nach dem Stillen Ozean genommen und hier am 1. Januar 1789 die Insel Tobi bemerkt [4]), die bei dieser Gelegenheit den Namen Neville [5]) oder, wie GEORGE ROBERTSON schreibt, Navil [6]) erhielt. Auf der Heimfahrt in demselben Jahre wurde am 4. Juni Pulu Merir passirt und ihre Lage an Bord der „Asia" zu 4° 20′ N., 132° 19′ E. bestimmt [7]).

**Linke** und **Hertsman** 1790.

Als die Indische Regierung 1780 den Beschluss gefasst hatte Tidore aufs neue mit einem Sultan zu beglücken, wurde von dem Gouverneur von Ternate, ALEXANDER CORNABÉ, dazu der Prinz PATRA ALAM auserwählt, während gerade die beiden tatkräftigsten Kronprätendenten, nämlich die Prinzen NUKU und KAMALUDIN unberücksichtigt blieben und dadurch zu unversöhnlichen Gegnern der Kompanie gemacht wurden [8]). Während KAMALUDIN gefänglich eingezogen wurde [9]), gelang es NUKU zu entweichen und in der Folge jahrelang die Faktoreien der Kompanie mit Hülfe papuanischer Völkerstämme zu beunruhigen [10]). In der ersten Hälfte des Jahre 1789 wurde eine von ihm geführte Kora-Kora-Flotte in der Nähe von Ceram von dem Gouverneur von Amboina, ADAM SCHILLING, geschlagen, worauf er nach Goram flüchtete [11]). Da er auf diese Weise eine zeitlang unschädlich gemacht worden, nahm der Gouverneur von Ternate, ALEXANDER CORNABÉ, die Ausrottung der Gewürznelkenbäume

---

1) The Voyage of Governor Phillip to Botany Bay. London 1789, p. 219.

2) In Wirklichkeit 2° 10′ S., 116° 45½′ E.

3) The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 496. Gemeint ist Tandjung Aru, auch Tandjung Lapar oder Ruige Hoek genannt.

4) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th. ed. II. London 1836, p. 571.

5) The Oriental Navigator, p. 565.

6) Memoir of a Chart of the China Sea. London 1791, p. 102. Die Insel wird hier irrigerweise südlich vom Äquator verlegt, s. ferner p. 103, 105, 108.

7) The Oriental Navigator, p. 565.

8) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 297—303.

9) Bereits 1783 wurde PATRA ALAM abgesetzt und nach Java verbannt, worauf nunmehr KAMALUDIN im folgenden Jahre den Thron bestieg.

10) Mit Hülfe englischer Streitkräfte gelang es NUKU 1797 Tidore einzunehmen und sich zum Sultan ausrufen zu lassen, wobei er zugleich den Namen MOHAMADAMIL MABUSI AMIRUDIN annahm.

11) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 323.

im Gebiet von Maba (Südost-Halmahera) wieder in die Hand, zu welchem Zweck er das Schiff „Windhond" unter dem Befehl des Unterleutnants LINKE im Jahre 1790 dorthin abgehen liess. Die miteingeschiffte Abteilung Soldaten stand unter dem Kommando des Fähnrichs HERTSMAN [1]). Auf dieser Fahrt muss es erbaulich hergegangen sein, da diese beiden, dem Trunke ergebenen Leiter der Expedition sich niemals über den einzuschlagenden Kurs zu einigen vermochten und ihre Meinungsverschiedenheiten hierüber mit der Faust zum Austrag brachten. Derartige Kämpfe, aus denen HERTSMAN in der Regel als Sieger hervorging, endeten damit, dass LINKE eingesperrt wurde.

Das Schiff wurde durch die Strömung nach der Nordwestseite von Neu-Guinea abgetrieben, und als nun, infolge eingetretenen Wassermangels, irgendwo angelaufen werden musste, wollte LINKE nach Salawati gehen, während HERTSMAN Warsai [2]) den Vorzug gab. Der letztgenannte wusste auch diesmal seinem Willen Geltung zu verschaffen. Vor Warsai angelangt, besetzte man ein Boot mit 25 Mann, von denen jedoch die meisten bei der Landung von den Eingeborenen gefangen genommen wurden. Durch die alsbald eingeleiteten Unterhandlungen erhielten einige ihre Freiheit wieder, indem an die Häuptlinge ein Lösegeld in Gestalt von Tauschwaren entrichtet wurde. Während man noch über weitere Freilassungen unterhandelte, tauchte eine Kora-Kora-Flotte von Nuforen am Horizonte auf. Angst bemächtigte sich der Besatzung und unter Zurücklassung des Ankers und von 11 Gefangenen segelte das Schiff schleunigst ab, worauf während der Weiterfahrt die beiden Führer dasselbe Schauspiel wie früher gaben. Nachdem noch auf den Laluga-Inseln einige Frauen entführt worden waren, langte man endlich vor Maba an.

Nach Ablauf des Unternehmens wurde LINKE für die Dauer eines Jahres vom Amte suspendirt, während HERTSMAN zum Gemeinen degradirt wurde. Beide mussten ausserdem der Kompanie die aus ihrem Verhalten erwachsenen Unkosten vergüten. Die in Warsai im Stiche gelassenen Gefangenen wurden glücklicherweise an einen Abgesandten des Sultans von Tidore durch Vermittlung des Radja von Salawati, sowie des Sengadji von Warsai ausgeliefert. Beide wurden für ihre Bemühungen mit 100 Gulden belohnt.

**H. L. Ball** 1790.

Unter den mancherlei Schwierigkeiten, mit denen die junge Niederlassung in Neu-Süd-Wales zu kämpfen hatte, erschien die rechtzeitige Versorgung mit Lebensmitteln nicht als eine der geringsten. „The colony is very short, the allowance being only two pounds and a half of flour a week, two pounds of pork, one pint of pease, and one pint of rice. God sent the fleet in soon," schreibt JOHN WM. HARRIS an S. W. CLAYTON [3]). Aber der liebe Gott hatte kein Einsehen, so dass der Gouverneur ARTHUR PHILLIP sich genötigt sah, die „Supply" unter dem Kommando von HENRY LIDGBIRD BALL nach Batavia abzufertigen, um dort ein mit Proviant zu beladendes Schiff zu chartern.

Über diese Fahrt existiren nur die beiden kurzen Berichte von PH. G. KING [4]) und

1) A. HAGA. l. c., pag. 325—326.

2) Über die Lage von Warsai, siehe oben pag. 15.

3) Historical Records of New South Wales. I. Part 2. Sydney 1892, p. 342.

4) JOHN HUNTER. An Historical Journal of the Transactions at Port Jackson and Norfolk Island. London 1793, p. 415—448. Übersetzung in: Magazin von merkwürdigen neuen Reisebeschreibungen. XI. Berlin 1794, p. 284—328.

NEWTON FOWELL [1]). Nachdem Port JACKSON am 17. April 1790 [2]) verlassen worden war, wurde 10 Tage später ein unter 21° 24′ S., 159° 24′ E. befindliches Riff, Booby Shoal genannt, entdeckt. Am 5. Mai gelangte die „Supply" in die Nähe von zwei kleinen Inseln, die die Namen Sirius (8° 45′ S. 161° E) und Massey [3]) erhielten. Sie befinden sich unweit der Südostspitze von Bauro [San Cristoval], waren aber bereits gelegentlich der Expedition von MENDAÑA im Jahre 1568 entdeckt und als Santa Ana und Santa Catalina bezeichnet worden [4]). SURVILLE hatte ihnen 1769 den Namen Isles de la Délivrance gegeben.

Am 7. tauchte eine grosse, hohe Insel auf, die Smith-Insel genannt wurde, aber nichts anderes ist, als die ebenfalls bereits bekannte, zu den Salomo-Inseln gehörende Insel Malaita. Hierauf wurde ein mehr nach Westen gerichteter Kurs eingeschlagen, aber erst unter dem 19. Mai wird über das Auftauchen neuer Inseln berichtet. Zunächst trieb die „Supply" einer kleinen Insel zu, die unter 1° 39′ S., 150° 31′ E. liegend, Tench-Insel genannt wurde [5]). Dieselbe mass nur 2 miles im Umkreise, war niedrig und gänzlich mit Bäumen, besonders Kokospalmen, bedeckt [6]). An dem sandigen Strande versammelten sich etwa 1000 Eingeborene [7]). Einige begaben sich in die Kanus und ruderten auf das Schiff zu, wobei sie sich in respektvoller Entfernung hielten und kaum wagten eine vom Hinterteil des Schiffes heruntergelassene Perlenschnur in Empfang zu nehmen. Die etwa 28 feet langen Boote waren mit einem Ausleger versehen und von 7 bis 8 Männern besetzt. Die etwa 6 feet langen Ruder hatten die Form von Pisangblättern. Nach einstündigem Aufenthalte wurde weitergesegelt.

Am nächsten Morgen befand man sich in 3—4 leagues Entfernung von der weitaus grösseren Insel, die ebenfalls bewaldet war, doch gewahrte das Auge zahlreiche in Kultur genommene Stellen, nämlich Anpflanzungen von Kokospalmen und Pisang. Dieses Eiland, das nichts anderes ist als die bekannte Insel St. Matthias, erhielt zu Ehren des DUKE of CLARENCE den Namen Prince William Henry Island. Der sich in der Mitte derselben erhebende hohe Berg, Mount Phillip nach dem ersten Gouverneur von Neu-Süd-Wales genannt, liegt unter 1° 32′ S., 149° 30′ E. Wie R. PARKINSON ermitteln konnte, lautet der wirkliche Name Malakat [8]).

Am 22. befand die „Supply" sich unter 0° 20′ S., 146° 50′ E., worauf in der folgenden Nacht unter 143° 30′ die Linie passirt wurde. Erst am 5. Juni vernimmt man wieder etwas über den Verlauf der Reise, als Kabruang und Karkolang, die zu den Talaut-Inseln gehören, in Sicht kommen. Die letztgenannte wurde an der Nordspitze umfahren und darauf der

---

1) Historical Records. l. c., pag. 384.

2) DAVID COLLINS. An Account of the English Colony. I. 1798, p. 108., FOWELL schreibt dagegen 18. April.

3) Die einheimischen Namen lauten Owa Raha und Owa Riki.

4) JUSTO ZARAGOZA. Historia del descubrimiento de las regiones austriales. I. 1875, p. 15, 16, II. 1880, p. 4, 34, 40.

5) Zu Ehren des Kapitän-Leutnants WATKIN TENCH.

6) In zutreffender Weise hat CURT DANNEIL dargetan, dass der Name Tench an Stelle der Squally- [Sturm-Insel] von DAMPIER, bezw. Kerué von BOUGAINVILLE, zu treten habe. (Petermanns Mittlg. XLVIII. 1902, p. 284).

Ganz unrichtig ist die Darstellung auf THOMAS BUTLER's Chart of the Western Part of the Pacific Ocean. (The Complete East India Pilot. II. London 1804, N°. 127), der obwohl mit dem Verlauf der Fahrt bekannt, sich nicht an die Positionsbestimmungen gehalten hat. Die Insel Kyue [Kerué] BOUGAINVILLE's wird von ihm mit dem Prince William Henry Island identifizirt, während Tench als neue Insel unter 151° E. eingetragen wird und St. Matthias seine alte Lage beibehält. — A. ARROWSMITH und ESPINOSA haben die Aufnahmen BALL's überhaupt unberücksichtigt gelassen, während PURDY wenigstens Tench eingetragen hat.

7) Diese Schätzung ist nach R. PARKINSON (Dreissig Jahre in der Südsee. Stuttgart 1907, p. 345) viel zu hoch.

8) St. Matthias und die Inseln Kerué und Tench. Globus LXXXVIII. 1905, p. 71.

Weg durch die Molukken-See eingeschlagen. Am 18. wird der Äquator unter 126° 31′ zum zweiten Male überschritten, darauf im Osten der Sula-Inseln und im Westen von Buru gesegelt. Alsdann werden Pulu Lankesi [St. Matthäus], die Tukan Bèsi-Inseln [1]) und Buton, und ferner die Saleyer-Strasse passirt, worauf am 6. Juli endlich der Anker auf der Reede von Batavia fallen gelassen werden konnte.

Es gelang BALL das holländische Schiff die „Waakzaamheyd" [2]) von 300 Tonnen Inhalt zu chartern und mit Lebensmitteln nach Port Jackson zu senden. Während die „Supply" dort am 25. Oktober wieder einlief [3]), erreichte die „Waakzaamheyd" erst am 17. Dezember ihren Bestimmungsort [4]).

**John Hunter** 1791.

Da es an einer Fahrgelegenheit für die Offiziere und Mannschaften des gescheiterten „Sirius" fehlte, wurde die „Waakzaamheyd" aufs neue und zwar für die Fahrt nach England gechartert. JOHN HUNTER, der das Kommando übernommen hatte, verliess nach seiner eigenen Angabe Port Jackson am 27. März 1791 [5]), während DANIEL SOUTHWELL das Datum auf den 29. März verlegt [6]). Dem ihm zuteil gewordenen Auftrage gemäss, setzte er zunächst seinen Kurs nach der Norfolk-Insel. Drei Wochen hatte man bereits darauf verwendet, um diese zu erreichen, und man war nicht mehr weit von ihr entfernt, als ein kräftiger Ostwind sich auftat, der von der Ausführung dieses Vorhabens endgültig absehen hiess, umsomehr als das Schiff ein schlechter Segler und nur mangelhaft mit Wasser und Proviant versehen war. Den Kiel nunmehr nach Norden wendend, gelangte das Schiff am 23. April in die Nähe der Isle of Pines [Kië], an der Südspitze von Neu-Kaledonien gelegen. Am 8. Mai befand HUNTER sich unter 9° 33′ S., 163° 32′ E. Am folgenden Tage wurden unter 8° 26′ S., ca. 163° 18′ E. 5 kleine Inseln erblickt, die den Namen Stewarts-Inseln erhielten. Ihr eigentlicher Name ist Sikajana und die wirkliche Lage 8° 24′ S., 162° 59′ E. Am 12. Mai wurden die von HUNTER benannten Bradley Shoals unter 6° 52′ S., 161° 6′ E. bemerkt, die identisch sind mit den Candelaria von ALVARO DE MENDAÑA (1567) und Roncador von MAURELLE. Am 14. kamen unter 5° 30′ S., 159° 14′—159° 37′ E. eine Menge Inseln in Sicht, die unter der Bezeichnung Lord Howe's Gruppe zusammengefasst wurden. Ihr wirklicher Name ist Liuniuwa, bekannter sind sie als Ontong Java (TASMAN 1643). HUNTER sah diese für einen Teil der Nine Islands von CARTERET an. Fünf Tage später tauchten im Norden die Grünen Inseln auf, während im SE. die nördlichste der Salomo-Inseln, Buka, in Sicht kam. Am 20. gelangte die „Waakzaamheyd" in die Nähe des St. Georg-Kaps, worauf in den St. Georg-Kanal eingelaufen wurde. Die Absicht in eine der beiden von CARTERET an der Küste von Neu-Irland [Neu-Mecklenburg] entdeckten Buchten einzulaufen (Gower's Harbour und English Cove) konnte, infolge der ungünstigen Windverhältnisse und der Schwerfälligkeit des Schiffes, nicht zur

---

1) In Touchaeilly verstümmelt.

2) In den englischen Quellen wird der Name unrichtiger Weise „Waaksamheyd" geschrieben.

3) Am 26. November 1791 nach England abgesegelt.

4) Historical Records of New South Wales. II. Sydney 1893, p. 495.

5) An Historical Journal of the Transactions at Port Jackson and Norfolk Island. London 1793, p. 215. (Deutsche Übersetzung: Magazin von merkwürdigen neuen Reisebeschreibungen. XI. Berlin 1794, p. 122).

6) Historical Records. l. c., pag. 727.

Ausführung gelangen [1]), weshalb nach der gegenüberliegenden Küste von Neu-Britannien [Neu-Pommern] hinübergesegelt wurde, um einen Anlegeplatz und, was die Hauptsache war, Wasser zu suchen. Dies geschah, allerdings vergeblicher Weise, am 22. Mai. Die 1767 von CARTERET beobachteten Vulkane wurden wiedergesehen und bemerkt, dass einem kleinen Kegel, wohl der Kaije in der Nähe der Süd-Tochter, mächtige Rauchsäulen entstiegen.

Der nächste Versuch, einen Ankerplatz zu finden, wurde bei der Duke of York-Insel [Neu-Lauenburg] gemacht. Als das Schiff unweit der Ostspitze, in deren Nähe Riffe sich befanden, angelangt war, kamen Eingeborene in ihren Kanus an das Schiff und verabfolgten Kokosnüsse, Pisang und Bataten gegen allerlei Kleinigkeiten, auch wurde von ihnen dem zum Loten ausgesetzten Boote ein Fässchen mit Wasser gefüllt. Alsdann wurde die Fahrt längs der Küste fortgesetzt, worauf nahe der Nordspitze eine kleine Bai entdeckt wurde. Am Mittage des 23. konnte in ihr in 21 Faden Tiefe geankert werden, die Bucht erhielt den Namen Port Hunter und ihre Lage wurde zu 4° 7′ 30″ S., 152° 42′ E. bestimmt [2]). Als im Laufe des Nachmittags ein Boot an das Ufer gesandt wurde, um nach Wasser auszurschauen, hatte sich dort eine ungeheure Menschenmenge versammelt, auch in der Bai wimmelte es von Kanus. Das beim Graben am Strande erhaltene Wasser erwies sich als brackig. Daraufhin wurde von den Eingeborenen eine Stelle gezeigt, wo klares Wasser über einem Felsen herniederrieselte, und später konnten einige weitere Bäche aufgespürt werden.

Am nächsten Tage wurde mit dem Füllen der Wasserfässer begonnen, ein Geschäft, das indessen keinen eingestörten Fortgang nahm, da die, anscheinend von einem älteren, über und über weiss gepuderten Herrn, aufgestachelten Eingeborenen recht ungeberdig taten. Als die Mannschaft durch aus Schleudern geworfene Steine behelligt wurde, antwortete dieselbe mit Gewehrschüssen, während vom Schiffe aus einige Kanonen abgefeuert wurden. In eiliger Flucht stob die Menge auseinander, und nun konnte innerhalb 4 Tage der Wasservorrat ergänzt werden. Zu guter Letzt wurde auch der Friede wiederhergestellt. Ausser mancherlei Gaben, unter denen besonders farbige Tücher und weisse Leinwand sehr begehrt waren, wurden den Eingeborenen am Tage der Abfahrt (27. Mai) noch ein Paar englische Wachtelhunde und ein Hühnerpaar zum Geschenk gemacht.

Bei nordwestlichem Kurse gelangte am Morgen des 28. die Sandwich-Insel in Sicht. Auf der Fahrt längs ihrer Küste wurde nahe dem westlichen Ende ein kleines bewaldetes Eiland, anscheinend durch ein Riff mit ihm verbunden, bemerkt. Es is dies die Redland-Insel. An der Nordseite der Sandwich-Insel wurde noch ein auffallend spitzer Berg [3])

---

1) Irrigerweise hat A. DALRYMPLE (A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. London 1781—94. Class XVII. Eastern Islands and Papua) in der Nähe von English Cove einen nicht bestehenden Port Hunter eingetragen, der auch von KRUSENSTERN (Atlas de l'Océan Pacifique. St. Petersbourg 1824, N°. 7) übernommen wurde.

2) Bei dieser Gelegenheit wurde auch von einem Mitreisenden, GEORGE RAPER, eine Zeichnung von der Bai angefertigt, die aber niemals reproduzirt worden ist. (O. SALVIN. Exhibition of, and remarks upon, a volume of original drawings, taken by Mr. George Raper during the Voyage of Captain Hunter to Australia in 1788—1792. Proceed. Zool. Soc. London 1877, p. 96).

JOACHIM GRAF PFEIL (Studien und Beobachtungen aus der Südsee. Braunschweig 1899, p. 10) tischt ein Märchen über die im Jahre 1875 erfolgte Landung der Wesleyanischen Missionare auf und verbindet damit die leichtfertige Behauptung, dass die Bucht bei dieser Gelegenheit den Namen Port Hunter zu Ehren des Kapitäns des „John Wesley" erhalten habe.

Der einheimische Name lautet nach HERING Balanawang (Annalen der Hydrographie. XXIX. 1901, p. 15).

3) Es ist dies der bereits von CARTERET gesehene Bendemann-Berg.

beobachtet und ein ähnlicher an der gegenüberliegenden Küste von Neu-Irland. Noch vor Eintritt der Dunkelheit wurde Neu-Hannover gewahrt, worauf man am Morgen des 29. an den Portland-Inseln, deren Zahl im Gegensatz zu früheren Seefahrern auf 9 angegeben wird, vorbeikam. Nach den Bestimmungen von HUNTER, liegt die Mitte dieser Gruppe unter 2° 3′ S., 149° 8′ E. Darauf wurde auf die Admiralitäts-Inseln zugesteuert und bereits in der Frühe des folgenden Morgens Land bemerkt. Das zuerst in Sicht kommende Eiland (Rambutju oder Jesus Maria) konnte des Südwestwindes halber nicht umschifft werden, weshalb HUNTER zwischen ihm und einem kleineren, unter dem Winde bleibenden (Naúna oder La Vandola) hindurchfuhr. Die letztgenannte Insel, deren Lage zu 2° 19′ S., 147° 52′ E. bestimmt wurde, ist von mässiger Höhe. Da vor Sonnenuntergang noch mehr Inseln auftauchten, so wurde während der Nacht beigelegt.

Am 31. Mai näherte man sich einer Insel (Lóu oder St. George), von der 5 grosse Kanus abstiessen, deren jedes mit 11 Personen bemannt war. Die kräftigen und wohlgenährten Leute besassen eine dunklere Hautfarbe, als diejenigen der Duke of York-Insel und hielten eine Reihe von Gegenständen, wie Muscheln, Speere u. s. w. als Tauschobjekte in die Höhe. Aus dem Umstande, dass „Einer von ihnen Bewegungen machte, als wenn er sich rasiren wollte", glaubte HUNTER den Schluss ziehen zu können, dass unlängst ein europäisches Schiff in dieser Gegend gewesen sei, und er riet auf LAPÉROUSE [1]). Ehe die Leute in ihren etwa 40—50 Fuss langen und mit je einem Ausleger verschenen Kanus ordentlich herangekommen waren, erhob sich ein heftiger Windstoss, der sie veranlasste ihrer Heimat wieder zuzurudern. Da man noch vor Einbruch der Nacht aus diesem Inselgewirr herauszukommen wünschte, so wurden alle Segel beigesetzt. Als jedoch längs der erwähnten Insel weitergefahren wurde, tauchten neue auf. In ENE. lagen ihrer 4 (San Miguel-Inseln) und voraus deren 2, die flach waren (Dover-Inseln). Zwischen diesen beiden Gruppen schien eine offene Strasse zu liegen, die im Laufe der Mittagstunden durchfahren wurde. Um 4 Uhr nachmittags wurde das westliche Ende einer sehr langen Insel (Pak oder San Gabriel) in SE. [2]) bemerkt und hierauf in NNW. weiter gesegelt.

Bei Tagesanbruch, am 1. Juni, wurde von SE. bis SW. z. E. eine grosse Insel gesehen und in zutreffender Weise vermutet, dass dies die Grosse Admiralitäts-Insel sein müsse. Das vom Schiffe aus im Laufe der Mittagstunden gewahrte westliche Ende wurde zu 1° 59′ S., 146° 30′ E. bestimmt. Die wirkliche Lage ist 1° 58′ S., 146° 44′ E. Am 3. Juni wurden zur Rechten 2 Inseln liegend gesehen (Kanīt oder Anachoreten), nach ungefährer Schätzung unter 0° 55′ S., 146° 9′ E. liegend, und am nächsten Morgen tauchte zur Linken eine weitere, aber hohe unter 1° 36′ S., 145° 35′ E. auf, wohl Luf. Am 8. befand man sich unter 144° 13′ E.

Als die „Waakzaamheyd" am 19. unter 4° N. gelangt war, wurde sie durch eine östliche Strömung abgetrieben. Am 5. Juli befand sie sich unter 140° 32′ E. Am 11. Juli setzten westliche Winde ein und HUNTER sah sich genötigt die Wasserrationen zu vermindern. Da auch die Proviantvorräte eine bedenkliche Abnahme zeigten, musste der Versuch gemacht werden einen möglichst nahe gelegenen Hafenort zu erreichen, und als solcher wurde Manila ins Auge gefasst. Es wurde daher ein nördlicher Kurs eingeschlagen, worauf man sich am 30. Juli

---

1) Diese Beobachtung veranlasste D'ENTRECASTEAUX bald darauf die Admiralitäts-Inseln aufzusuchen.
2) Nicht SW. wie in der deutschen Übersetzung steht.

unter 13° 25′ N., 128° 37′ E. befand. Am 5. August kam die sogen. Insel San Juan und am folgenden Tage die Ostküste von Mindanao in Sicht, worauf das Schiff von einer südlichen Strömung ergriffen wurde. Am 8. ging es an der Insel Miangas [Palmas] vorbei, worauf am 10. die unterhalb der Südspitze von Mindanao liegenden Sarangani-Inseln auftauchten. Nachdem das Schiff in die Meerenge eingelaufen war, ging es am 11. nahe der Hammock-Insel CARTERET's [Balud Masila] in 5° 27′ N., 125° 12′ E. vor Anker. Bereits tags zuvor hatte der Radja durch ein abgesandtes Boot Erkundigungen nach den Absichten des Schiffes einziehen lassen. Die Einnahme von Lebensmitteln, Wasser und Holz wurde zwar zugestanden, doch ehe man sich damit in ausreichender Menge versehen hatte, kam es zu Streitigkeiten, und HUNTER musste am 14. August des Abends die Anker wieder lichten. Hierauf wurde ein südlicher Kurs eingeschlagen, den Sangi-Inseln entlang gesegelt und in die Makassar-Strasse eingelaufen. Erst am 27. September wurde die Reede von Batavia erreicht.

**John Mac Cluer** 1790—1793.

Seiner eigenen Aussage nach, erhielt JOHN MAC CLUER von der Regierung in Bombay den Befehl eine Fahrt nach dem Osten zu unternehmen. Da man nämlich im NE. der Aru-Inseln eine Meerenge vermutete, die für die Schiffahrt nach China von grosser Bedeutung würde, so wurde eine Aufnahme der Küsten von Neu-Guinea verlangt. Ein weiterer Auftrag lautete dahin die Palau-Inseln zu besuchen, um den Eingeborenen als Zeichen der Anerkennung für die dem Kapitän H. WILSON und dessen Mannschaft, anlässlich des Scheiterns des Schiffes „Antelope", geleistete Hülfe, Geschenke zu überbringen. Zugleich sollte auch der Tod des Prinzen LI BO, der WILSON auf seiner Rückfahrt begleitet hatte, mitgeteilt werden.

Die Quellen über das Unternehmen MAC CLUER's fliessen ausserordentlich spärlich. Zunächst veröffentlichte ALEXANDER DALRYMPLE eine Karte der gemachten Entdeckungen [1]), der erst später die von J. HOCKIN mitgeteilten Auszüge aus den Tagebüchern folgten, in denen aber gerade das für uns Wichtigste verschwiegen wurde [2]). Dieser Mangel konnte auch nicht durch die wertvollen Beiträge, welche P. A. LEUPE [3]) und A. HAGA [4]) aus niederländischen Archiven zur Kenntnis dieses merkwürdigen Mannes beisteuerten, ganz ersetzt werden.

Am 24. August 1790 liefen die beiden Kompanieschiffe „Panther" und „Endeavour" aus dem Hafen von Bombay aus. Das erstgenannte stand unter dem Kommando von MAC CLUER, während der Kapitän JOHN PROCTOR das zweite befehligte.

---

1) Chart of the Track and Discoveries of the East India Company's Cruisers Panther and Endeavour under the command of Lieutenant John Mac Cluer 1790—1791 & 1792. London. Hydrographic Office. 1792. Auch A. Dalrymple. A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. London 1781—94. Class XVII. N°. 63. Decbr. 6th 1792.

2) JOHN PEARESTE HOCKIN. A Supplement to the Account of the Pelew Islands; compiled from the Journals of the Panther and Endeavour, two vessels sent by the Honourable East India Company to those Islands in the year 1790; and from the oral communications of Captain H. WILSON. London 1803, p. 46, 47.

J. P. HOCKIN's Bericht von den neuesten Reisen nach den Pelew-Inseln, besonders des Kapt. Mc Cluer's und zeiner Gefährten. Übersetzt von T. F. EHRMANN. Weimar 1805, p. 2—12, 69—73.

J. B. B. EYRIÈS. Abregé des voyages modernes depuis 1780. II. Paris 1822. Voyage de Mac Cluer aux îles Pelew. 1790—1793.

3) P. A. LEUPE. Captain John Mc. Cluer en zijne verrichtingen om de Oost 1790—1795. Bijdr. t. de Taal-, Land- en Volkenk. (4) I. 's Gravenhage 1877, p. 250—278.

4) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 328.

Nach kurzem Aufenthalt vor Bengkulen, wo das Fort Marlborough sich im Besitz der Englischen Ost-Indischen Kompanie befand, nahmen die Schiffe ihren Kurs längs der Südküste von Java und gelangten darauf in die Alas-Strasse [1]), wo sie vor dem Orte Labuan Hadji [2]), an der Ostküste von Lombok, vom 9. bis 17. Dezember vor Anker lagen. Nach Passirung dieser Meerenge und der Saleyer-Strasse wurde die Fahrt in östlicher Richtung vorbei an der Insel Butón fortgesetzt und am 1. Januar 1791 befand sich das Geschwader nordwestlich von Buru. Am 3. passirten die Schiffe Gomumu, ankerten an der Südküste von Misol und fuhren dann am English Point [Kap Sélé] vorbei durch die Sélé-Strasse und weiter zwischen Waigëu und der Nordküste der nordwestlichen Halbinsel von Neu-Guinea. Am 14. wurden die Mapia-Inseln gesichtet und 7 Tage später erfolgte die Ankunft vor den Palau-Inseln. Nachdem MAC CLUER sich hier seiner ihm zuteil gewordenen Aufträge entledigt hatte, begab er sich auf dem „Panther" nach Saiping, unterhalb Kanton gelegen [3]), wo er am 1. März [4]) eintraf. Am 26. April verliess er diese Reede wieder und kehrte nach den Palau-Inseln zurück, worauf die beiden Schiffe am 27. Juni ihre Fahrt nach Neu-Guinea fortsetzten.

Am 15. Juli kreuzten sie den Äquator im NE. der Schouten-Inseln (Mysory bei DALRYMPLE [5]), gelangten darauf bis an die Nordspitze der Insel Wiak und fuhren längs der Küste dieser Insel in südöstlicher Richtung, darauf durch die Padaaido-[Verräter-]Inseln hindurch bis zur Nordküste von Japèn. In nordwestlicher Richtung ging es alsdann weiter längs Supiori bis in die Nähe der Bai von Korido, worauf ein westlicher Kurs eingeschlagen wurde. Vom 26. bis 29. Juli segelte das Geschwader längs der Nordküste der nordwestlichen Halbinsel von Neu-Guinea, versuchte dann zwischen Waigëu und den Ajau-Inseln hindurch zu gelangen, was aber misslang, so dass es umkehren und den Weg durch die Sélé-Strasse einschlug (Fig. 36). Der Kurs ging weiter längs der Nord- und Westküste von Misol, längs der Nordküste von Ceram, durch die Manipa-Strasse nach Kajeli auf der Insel Buru.

Den holländischen Behörden waren die Bewegungen der Schiffe nicht unbemerkt geblieben. Zunächst liegt die am 18. August 1791 von dem makassarischen Leutnant IBRAHIM abgegebene Erklärung vor, dass er sich von Mitte März bis Mai auf Doré, Nufōr, sowie Ansus nahe der Südküste von Japèn aufgehalten habe. Auf der Rückreise nach Ternate habe er bei Salawati zwei englische Schiffe gesehen. Ferner bekundete der Nakhoda AJUBA, der bei Doré von Eingeborenen der Insel Amberpōn im Geelvink-Busen überfallen worden war und im August vor Ternate wieder eintraf, dass er die erwähnten Schiffe in der Höhe von Âs (0° 44½′ S., 131° 35½′ E.) bemerkt habe. Dieser Bericht wurde von dem von Salawati zurückkehrenden Abgesandten GULAMANIS bestätigt, der noch hinzufügte, dass die Engländer mit dem Hatibi von Gébé und dem Radja von Misol Unterhandlungen angeknüpft hätten. Die beiden, vom „Panther" desertirten Matrosen JOHN WILCOT und BARNABY BOYLE,

---

1) Nicht Lombok-Strasse.

2) Dieser Name war in Labojee verstümmelt worden.

3) HOCKIN schreibt Macao.

4) 2. März nach HOCKIN's Angabe.

5) Wie oben (pag. 222. Anm. 1) bereits mitgeteilt, hatte FORREST infolge eines Missverständnisses die Identität der Insel „Myfory" (Mefor = Nufōr oder Numfōr) mit den Schouten-Inseln vermutet, was von DALRYMPLE unter weiterer Verstümmelung des Namens als Tatsache hingestellt wurde.

die von dem Radja von Salawati ausgeliefert worden waren, machten dieselbe Aussage [1]).

Mangel an Lebensmitteln, sowie notwendig gewordene Schiffsreparaturen veranlassten MAC CLUER, im September Kajeli aufzusuchen. Der hier den Befehl führende ARIE COMANS, der ihn übrigens freundlich empfing, sah sich ausserstande seine Wünsche zu

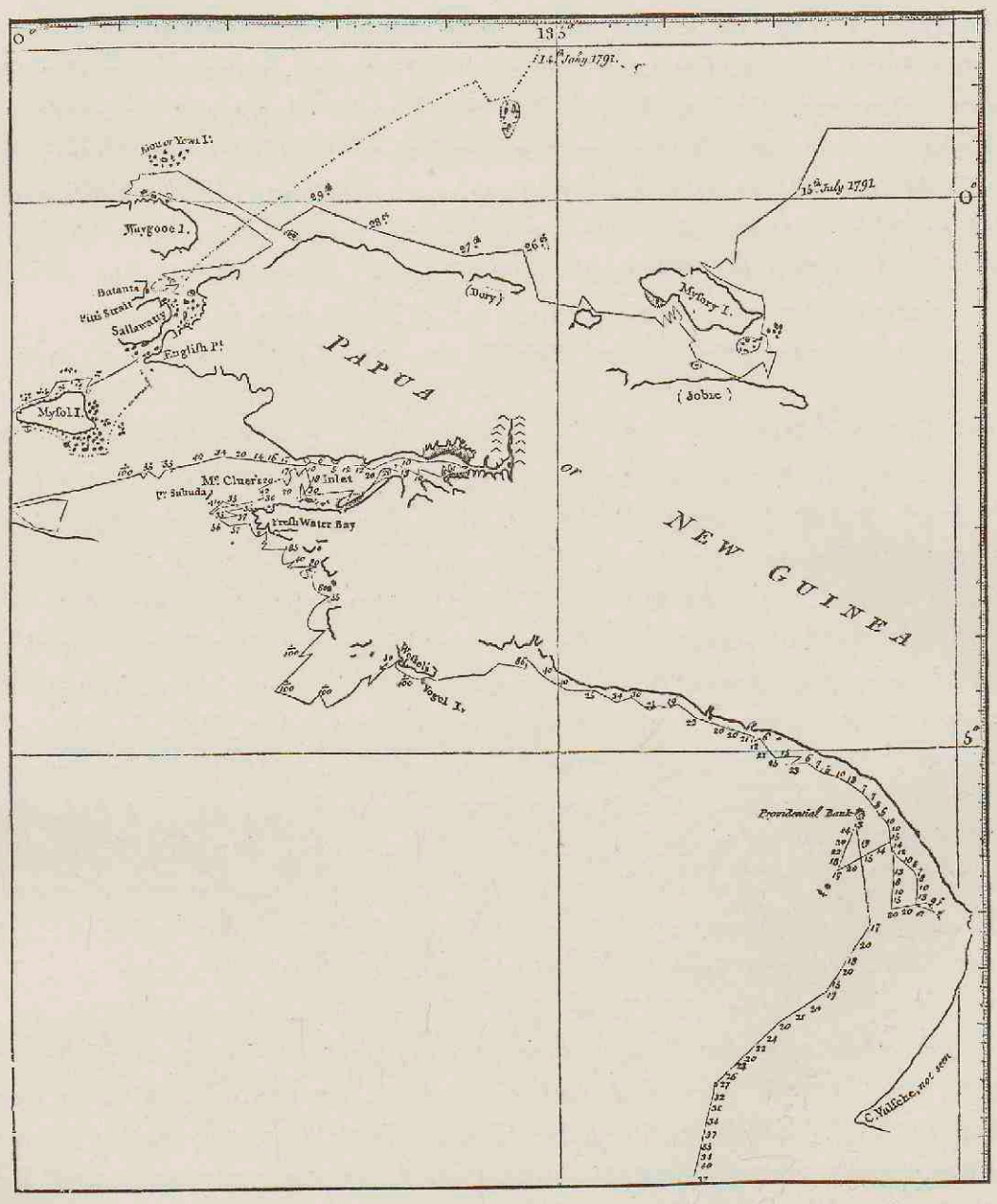



Fig. 36.

befriedigen und erteilte ihm den Rat nach dem unfernen Amboina zu segeln, was denn auch geschah.

Von hier aus wurde nun die Fahrt nach dem Mac Cluer-Golf angetreten, der in seiner ganzen Länge aufgenommen und ausgelotet wurde (Fig. 36). Wie es scheint, hat MAC CLUER hier

1) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. 1884, p. 330, 331.

die Durchfahrt nach dem Stillen Ozean vermutet, denn sonst würde er wohl nicht den am Ostende einmündenden Insé, sowie einen der aus dem Süden kommenden Nebenflüsse soweit stromaufwärts verfolgt haben. Als die Schiffe an der Nordküste des Golfs vor Anker lagen, wurde der Schiffsarzt des „Panther" gelegentlich eines Besuches der Küste am 26. Oktober ermordet, wie HOCKIN berichtet. Man dürfte in der Ausnahme nicht fehlgehen, dass der Assassination Creek diesem Vorfall seinen Namen zu verdanken hat [1]).

Nachdem auch die Südküste des Golfs untersucht worden war, wurde längs der Westküste von Neu-Guinea in südlicher Richtung weitergesegelt. Nach dem Verlassen der Halbinsel Kumawa ging die Fahrt der Insel Adi entlang und zwar zwischen dieser und Tumbu-Tumbu. Unter ca. 5° 46′ S. wurde unweit der Südwestküste die Providential-Bank entdeckt [2]) und bald darauf diese Küste verlassen, um sich nach der NW-Küste von Neu-Holland zu begeben. Am 1. Januar 1792 erreichte man hier unter 10° 10′ S. eine Insel, die den Namen New Year's Island erhielt [3]).

Am 27. Januar ankerten beide Schiffe vor Haïngsisi auf der Insel Sămáu, in der Nähe von Kupang auf Timor. Des Westmonsuns sowie der Kranken wegen währte der Aufenthalt an dem letztgenannten Orte bis zum 24. März, dann wurde die Reise nach Bengkulen fortgesetzt, wo die Ankunft am 27. April erfolgte. Am 17. August brachen beide Schiffe aufs neue auf, um über die Sulu-Inseln abermals nach den Palau-Inseln zu segeln, die am 20. Januar 1793 erreicht wurden [4]). Durch Bande der Liebe hier festgehalten [5]), übergab MAC CLUER am 2. Februar dem Leutnant WEDGBOROUGH den Befehl über den „Panther" und sandte dieses Schiff samt der „Endeavour" nach Bombay zurück. Sie trafen am 13. März in Macao ein [6]). JOHN PROCTOR erhielt hier den Befehl sich mit der „Endeavour" dem Geschwader, das LORD MACARTNEY nach China brachte, anzuschliessen [7]).

**William Bryant** 1791.

Der zweite, der in einem offenenen Boote die Fahrt durch die Torres-Strasse zurücklegen sollte, war ein verwegener Deportirter, namens WILLIAM BRYANT, der mit seiner Frau und 2 Kindern, von denen das eine noch ein Säugling war, sowie den 6 Sträflingen

---

1) Wie A. C. ELLIS vermutet, ist damit der Sabiar (Sèbjar bei J. W. VAN HILLE. Tijdschr. K. Ned. Aardr. Gen. (2) XXIV, 1907, p. 583) gemeint, der die Ostgrenze der Landschaft Asrá bildet. (Rapport der reis van Zr. Ms. schroefstoomschip 4e klasse „Java" in 1887. Mededeelingen betreffende het Zeewezen. XXVI. 's Gravenhage 1890, N°. 5. [1888], p. 19.

J. W. VAN HILLE (Reizen in West-Nieuw-Guinea III. Tijdschr. K. Ned. Aardr. Gen. (2) XXIV. 1907, p. 526) sucht diesen Fluss in der Nähe von Kinara; C. CRAANDIJK l. c. dagegen auf Grund der englischen Seekarte (N. 942b) in dem Fluss Wirjagar.

2) 137° 48′ E. nach neueren Bestimmungen.

3) Oxley-Insel der neueren Karten.

4) Wo sich die Schiffe während dieser langen Zwischenzeit aufgehalten haben, konnte nicht ermittelt werden. Seiner eigenen Aussage nach will MAC CLUER im Oktober 1792 in Batavia gewesen sein.

5) CL. R. MARKHAM. Progress of Discovery on the Coasts of New Guinea. Supplementary Papers of the R. Geogr. Soc. I. London 1884, p. 273. — In einem an den Generalkommissar von Niederländisch-Indien gerichteten Schreiben vom 25. April 1795 sagt MAC CLUER dagegen, dass er die Bewohner der Palau-Inseln in der Landwirtschaft habe unterrichten wollen.

6) P. A. LEUPE. De Engelschen op Nieuw-Guinea. 1792—1793. Bijdr. t. d. T. L. en Vk. (3) XI. 1876, p. 158.

7) Voyage dans l'intérieur de la Chine, et en Tartarie, fait dans les années 1792, 1793 et 1794 par LORD MACARTNEY .... rédigé .... par SIR GEORGE STAUNTON. Traduit de l'anglais par J. CASTÉRA. II. Paris. An 7, p. 287. Auf p. 289 und 290 finden sich einige Bemerkungen von PROCTOR über Neu-Guinea.

JAMES MARTIN, JAMES COX, SAMUEL BIRD, WILLIAM ALLEN, SAMUEL BROOM, NATHANIEL LILLY und WILLIAM MORTON, in einem Fischkutter in der Nacht 28/29. März 1791 aus Sydney entwich und von dort in nördlicher Richtung segelte [1]).

Die sofort angestellten Nachforschungen ergaben, dass der Schiffsmeister der „Waakzaamheyd", DETMER SMITH, einen Kompass, einen Quadranten und eine Karte an BRYANT verkauft hatte. Die Flüchtlinge, die entsetzliche Not ausgestanden haben müssen, erreichten wirklich die Reede Kupang auf Timor, wo sie sich als Schiffbrüchige ausgaben. Zu ihrem Unglück traf aber bald nach ihnen EDWARD EDWARDS am 17. September ein. Sie wurden diesem ausgeliefert und mit nach England transportirt [2]).

**J. Blankett** 1791.

Über die Fahrt der beiden 1791 nach China segelnden Kriegsschiffe „Thames" und „Leopard" ist sehr wenig bekannt geworden. Auf der Ausreise nahmen sie ihren Weg im Süden der Sunda-Inseln und ankerten zunächst an der Ostküste der Insel Sumba [3]). Nach einem Besuche von Kupang auf Timor [4]) gelangten sie in die Gaman-[Dampier-]Strasse, wo sie zwischen der Pigeon- und Augusta-Insel hindurchgingen und unweit der Südostecke von Jèf Njé [King Williams Island] ankerten [5]). Der Aufenthalt in Kanton, bezw. Macao währte vom 28. Februar bis 20. März 1792, worauf die Rückreise nach England angetreten wurde. Im August erreichten beide Schiffe wieder ihre Heimat [6]). Der Kapitän des „Leopard" hiess J. BLANKETT.

**Edward Edwards** 1791.

Das an WILLIAM BLIGH begangene Verbrechen heischte Sühne, zu welchem Zweck unmittelbar nach seiner Rückkehr die Fregatte „Pandora" ausgerüstet wurde. Sie erhielt eine Besatzung von 160 Mann und wurde mit 24 Kanonen armirt. Ausser dem Befehl die Meuterer aufzusuchen und heimzubringen, erhielt der mit dem Kommando betraute Kapitän EDWARD EDWARDS noch den Auftrag, die Torres-Strasse oder, wie sie damals noch hiess, Endeavour-Strasse aufzunehmen.

Den einzigen Bericht über diese Fahrt bietet das leider ganz unzulängliche Buch von GEORGE HAMILTON [7]). Nachdem im August des Jahres 1790 von Portsmouth aus die Fahrt

---

1) DAVID COLLINS. An Account of the English Colony in New South Wales. I. London 1798, p. 155, 156. Einzelheiten über die Fahrt werden aber nicht mitgeteilt.

2) l. c., pag. 218., ferner GEORGE HAMILTON. A Voyage round the World, in His Majesty's frigate Pandora. Berwick 1792, p. 139.

3) Sketch of Baring's Bay on Sandal Wood Island, where H. M. Ships Leopard & Thames completed their Wood & Water with great conveniance. Published 1792. (A. Dalrymple. A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. London 1781—94. Class XVII, N°. 60).

4) Sketch of Copang Bay on the Island of Timor. Taken in H. M. Ship Leopard 1791. l. c., N°. 62.

5) The Complete East India Pilot, or Oriental Navigator. II. London 1804. N°. 124. Karton.

6) J. P. HOCKIN's Bericht von den neuesten Reisen nach den Pelew-Inseln. Weimar 1805, p. 52.

7) A Voyage round the World, in His Majesty's frigate Pandora. Performed under the Direction of Captain EDWARD EDWARDS in the Years 1790, 1791 and 1792. Berwick 1792, p. 100—124.

Reise um die Welt in der Königlichen Fregatte Pandora unter Anführung des Kapitän Edwards während der Jahre 1790, 1791 und 1792. Berlin 1794, p. 69—104. (Magazin von merkwürdigen neuen Reisebeschreibungen von J. R. FORSTER. XI). — Von EDWARDS selbst rührt nur eine ganz nichtssagende Notiz her. (The Narrative of Captain David Woodard and four seamen. London 1804, p. 209—210).

angetreten worden war, ging der Kurs durch den Atlantischen Ozean nach Rio de Janeiro, das am 8. Januar 1791 verlassen wurde, und hierauf um das Kap Hoorn in die Südsee. Am 23. März ging die „Pandora" in der Matawi-Bai auf Tahiti vor Anker. Mit Hülfe der Eingeborenen vermochte man sich derjenigen Meuterer, die hier zurückgeblieben waren, zu bemächtigen. Am 8. Mai wurde die Fahrt fortgesetzt, doch gelang es nicht den Schlupfwinkel der übrigen aufzuspüren, die sich bekanntlich auf der Insel Pitcairn (25° 4′ S., 130° 8′ W.) niedergelassen hatten, wo ihre Nachkommen noch heute leben.

EDWARDS ging hierauf zu der Lösung der zweiten ihm gestellten Aufgabe über, indem er auf die Torres-Strasse zusteuerte. Am 17. [18.] August wurde gegen Mitternacht Brandung bemerkt und am folgenden Morgen gelang es die Riffe, die zu Ehren des ersten Beobachters Wells's Shoals (12° 20′ S., 157° 58′ E.) genannt wurden, zu umschiffen [1]). Am 23. kam Land in Sicht, das EDWARDS für die Louisiaden hielt. Das zuerst bemerkte, unter 10° 3′ 32″ S., 147° 45′ 45″ E. liegende Vorgebirge an der Südküste von Neu-Guinea erhielt den Namen Kap Rodney [2]), das weiter im Westen unter 9° 58′ 6″ S., 147° 22′ 50″ E. befindliche denjenigen des Kap Hood [3]). Der zwischen beiden am Ufer sich erhebende Berg wurde Mount Clarence genannt [4]), der demnach ein ganz anderer ist, als derjenige welcher auf den heutigen Karten diesen Namen trägt und etwa 34 km. von der Küste entfernt sich erhebt.

Nach dem Passiren von Kap Hood schien das Land niedriger zu werden und eine tiefe Bai zu bilden. Zweifelhaft blieb, ob das gesehene Land zu Neu-Guinea gehörte. Am 25. [26.] wurden Riffe, die Look-out Shoals, beobachtet. Das Schiff fuhr in den später nach ihm benannten Pandora-Pass ein, worauf gegen Mittag abermals Brecher in Sicht kamen. Das mit grossen Blöcken bedeckte Riff erhielt den Namen Stony-reef Island [5]). Am folgenden Morgen sah man 4 Inseln, die Murray-Inseln, worauf die Fahrt in südlicher Richtung längs des Barrier-Riffes fortgesetzt wurde.

Als am 28. [29.] August das ausgesetzte Boot eine Durchfahrt signalisirt hatte, wurde weitergesegelt. Eben hatte man abends gegen 7 Uhr noch 50 Faden gelotet, als die „Pandora" auf ein unter 11° 22′ S., 143° 38′ E. liegendes Riff stiess, wodurch sie zum Scheitern gebracht wurde [6]). Obwohl sofort alle Segel beigesetzt wurden, konnte das Schiff nicht abgebracht werden, und im Raume stand das Wasser bereits nach einer Viertelstunde 9 Fuss hoch. Während der Nacht stand die Mannschaft ununterbrochen an den Pumpen, bis das Schiff kurz vor Tagesanbruch aufgegeben werden musste, da es zu sinken begann. Das Schiffsvolk hatte gerade noch Zeit über Bord zu springen, wobei 35 Mann und 4 Gefangene ertranken. Die übrigen wurden von den Booten aufgefischt, worauf sich alle auf einer kleinen Sandbank

---

1) Lt. z. See G. E. RICHARDS hat 1878 auf dem Schiffe „Renard" die bewusste Stelle 8 Tage lang abgelotet, aber nirgends in 150 Faden Tiefe Grund finden können. (Pacific Ocean, South-west Part, Notice 46. — Information respecting Indispensable, Neptune and Wells Reefs; also respecting Rennel, Bellona, and Mitre Islands. London 1879. Hydrographic Notice N°. 5. Hydrographic Office, Admiralty., s. auch Nautical Magazine. XLVIII. 1879, p. 448).

2) Otomata der Eingeborenen, das in Wirklichkeit in 10° 62′ S., 148° 23′ E. liegt.

3) In Wirklichkeit 10° 7′ S., 147° 44′ E.

4) Gemeint war der nördlich von der Cheshunt-Bai sich erhebende Toble Too-Berg.

5) Es gehört dem Boot-Riff an.

6) Wie G. W. EARL zutreffend bemerkt hat (The Steam Route from Singapore to Sydney. Nautical Magazine. XXII. 1853, p. 174), trug die zwischen zwei Riffen in 9° 55′ S. eingetragene Pandora-Einfahrt ihren Namen mit Unrecht. Jetzt steht der Name auf den Seekarten an richtiger Stelle, nämlich in 11° 25′ S.

versammelten. Die geretteten Vorräte beschränkten sich auf ein Tönnchen Wasser, ein Fässchen Wein und etwas Zwieback.

Am folgenden Tage wurde die Mannschaft auf die 4 Boote verteilt und darauf die Weiterfahrt nach Timor angetreten. Nach NW. steuernd gelangte man an die Küste von Neu-Süd-Wales (jetzt Queensland) und konnte sich hier in einer Bai mit Wasser versehen. Bald darauf wurde eine bewohnte Insel erreicht, wo eine unerfreuliche Begegnung mit Eingeborenen stattfand. Eine der York-Inseln, die besucht wurde, erhielt den Namen Plumb Island [1]). Alsdann wurde auf die Insel Mount Adolphus zugesteuert und in den ersten Stunden des 30. [31.] August bei der Laforey-Insel geankert. Die grosse Bucht, in der man sich befand, wurde Sandwich Sound genannt, der von der Hammond-, Parker- und einer Gruppe kleinerer Inseln gebildet wird. In einer im Nordwesten bemerkten Insel wurde Bligh's Mountainous Island (10° 16′ S.) vermutet. Einem hinter der Hammond-Insel gelegenen Lande wurde der Name Cornwallis-Land gegeben. Fast in der Mitte des Sundes erhob sich eine kleine, dunkel gefärbte Felseninsel [2]). Von dem Ankerplatz in der Wolf-Bai, womit der südlich von der Thursday-Insel liegende Teil des Boat Channel gemeint war, gingen die Boote am Nachmittage des 2. [3.] September aufs neue unter Segel, worauf abends in NW. eine Insel mit einem hohen Berge auftauchte, Hawkesbury Island [3]) genannt. Nachdem durch die nördliche Durchfahrt gesegelt worden war [4]), wendete man nach SW. und darauf nach W. Von hier aus lag Mountainous Island [Banks-Insel] in NE., Bligh's Western Isle [West-Insel] in NNW., die nördlichste Spitze von Neu-Süd-Wales in SSE. Am äussersten Ende des Landes, das in NE. gewahrt wurde, in geringer Entfernung von der zunächst befindlichen Prince of Wales-Insel, wurde eine Insel entdeckt, die den Namen Christian Island erhielt. Zwischen Hawkesbury und Mountainous Island wurden noch zwei hervorragende Bergpitzen bemerkt, von denen es unentschieden bleiben musste, ob sie einer oder zwei Inseln angehörten.

Nach dem Verlassen der Torres-Strasse wurde in den Indischen Ozean eingelaufen, worauf nach einer entbehrungsreichen Fahrt Kupang auf Timor am 16. [17.] September erreicht wurde. Den Schiffbrüchigen ward hier durch den Residenten TIMOTHEUS WANJON ein sehr freundlicher Empfang zuteil [5]).

Am 6. Oktober wurde auf dem holländischen Kompanieschiff „Rembang" die Weiterfahrt angetreten und darauf längs der Südküste von Flores und durch die Alas-Strasse gesegelt. Am 30. Oktober wurde auf der Reede von Samarang geankert, wo man zu der grössten Überraschung, das am 28. Juni aus dem Gesicht verlorene Begleitschiff wiederfand. Dieses hatte ungefährdet die Torres-Strasse durchfahren können, ohne dass indessen etwas Näheres über die eingeschlagene Route mitgeteilt wird.

Nachdem noch Batavia berührt worden war, wurde die Heimfahrt nach England angetreten.

**William Bligh** 1792.

Der zweite Fahrt WILLIAM BLIGH's nach Tahiti war von dem erwünschten Erfolg begleitet, wenn auch die mit dem Brotfruchtbaum beglückten Bewohner der westindischen

---

1) Der mangelhafter Beschreibung wegen lässt sich nicht mehr ermitteln, welche Insel gemeint ist. Dies gilt auch für manche der folgenden Eilande.

2) Es ist dies der in der Flinders-Passage gelegene Scott-Felsen (10° 33′ 18″ S., 142° 18′ 45″ E.).

3) Wara der Eingeborenen. 4) Es war dies der heutige Yule-Pass. 5) l. c., pag. 80.

Inseln diese mit so schweren Opfern erkaufte Gabe nicht zu würdigen wissen sollten [1]). Von den beiden zu diesem Zweck ausgerüsteten Schiffen stand die „Providence" unter dem Befehl von BLIGH, während der „Assistant" von dem Leutnant NATHANAEL PORTLOCK geführt wurde. Das Journal dieser Fahrt ist niemals veröffentlicht worden, weshalb es als eine günstige Fügung anzusehen ist, das MATTHEW FLINDERS an ihr teilnahm, so dass der dem eigenen Journal entnommene Auszug eine wesentliche Lücke ausfüllt [2]).

Auf der Heimreise von Tahiti wurde der Weg durch die Torres-Strasse gewählt, und am 30. August 1792 kamen die Schiffe an der Louisiade-Gruppe vorbei. Sie befanden sich am Mittage des folgenden Tages unter 9° 25′ S., 145° 23′ E., worauf am Abend Brandung in 2 miles Entfernung wahrgenommen wurde. Dieses Riff erhielt den Namen Portlock-Riff. Die Schiffe drehten vor dem Winde und segelten am 1. September in S. z. W. weiter, um jedoch in der Folge mehr und mehr nach S. zu wenden. Da das Riff nicht umsegelt werden konnte, wurde ein NE-Kurs eingeschlagen, worauf im Laufe des Nachmittags die Umschiffung des Nordrandes gelang. Die Lage der Schiffe war des Mittags 9° 37′ S., 144° 59′ E. Am 2. September befand man sich 4—5 miles von den südlichen Klippen entfernt. Bei westlichem Kurse wurden mittags unter 9° 26′ S., 144° 23′ E. abermals einige bemerkt, worauf während der Fahrt in südlicher Richtung ein Riff, und zwar mit einer darauf befindlichen Sandbank, auftauchte. Am 3. sah man zunächst keine Riffe; ein vorausgesandtes Ruderboot hatte die Aufgabe zu erforschen, ob die Meerenge längs der Südküste von Neu-Guinea passirbar sei. Am Mittage gelangte das Geschwader unter 9° 6′ S., 144° 13′ E., jedoch abermals in die Nähe eines Riffes, Bonds-Riff genannt [3]), das sich in einem Abstande von 4—5 miles von WNW. nach N. ausdehnte. Da sich die Nordseite der Torres-Strasse als unzugänglich erwies, so wurde südwärts gesegelt und mit Eintritt der Dunkelheit in 6 miles Entfernung von einem mit einer Sandbank bedeckten Riff, Anchor Cay genannt, vor Anker gegangen. Die Durchfahrt zwischen diesen beiden Riffen erhielt den Namen Bligh's Entrance [4]), während eine vom Maste aus in SW. z. W. bemerkte Insel Darnley's Island [5]) genannt wurde.

Als am 4. in SSW., abermals unter der Führung eines ausgesetzten Bootes, weitergesegelt wurde, tauchten im Süden andere hohe Inseln auf, die ein Jahr zuvor von EDWARDS den Namen Murray-Inseln erhalten hatten. Mittags befand man sich unter 9° 32′ S., 143° 59′ E. Die Darnley-Insel lag 4 leagues in S. 74—82° W. entfernt, die grösste der Murray-Inseln [6]) in S. 13°—21° E. Am Nachmittage um 4 Uhr wurde 3 leagues und S. 30° E. von Darnley-Insel entfernt, geankert. Da sich anscheinend zwischen einer 2 leagues in S. 60° W. gelegenen Sandbank — Canoe Cay — und einem in W. z. S. bemerkten Riff eine Durchfahrt befand, so wurden mehrere Boote mit der Aufnahme betraut. Als am nächsten Tage ein Boot zu dem nämlichen Zweck ausging, bemerkte es 4 grosse Kanus, von denen sich eines in nichts weniger als friedfertiger Absicht näherte. Zwei mit Pfeilen auf die Bemannung gerichtete Bogen gaben den Anlass zum Abfeuern von 6 Gewehren. Mit einem siebenten Schuss wurde der

---

1) s. oben p. 240.

2) A Voyage to Terra Australis .... in the years 1801, 1802 and 1803. I. London 1814, p. XIX—XXX.

3) Damit kann nur der unter 9° 8′ S., 143° 52′ E. liegende Bramble Cay [Masaramker] gemeint gewesen sein.

4) Es währte noch bis Mitte des 19. Jahrhunderts, ehe sich die Überzeugung, dass die Bligh-Einfahrt die beste Zugangspforte zur Torres-Strasse sei, mehr und mehr Bahn brach.

5) Èrub der Eingeborenen. 6) Mèr der Eingeborenen.

vermutliche Anstifter niedergestreckt. Hierauf begannen sämtliche Kanus gemeinschaftlich auf das Boot Jagd zu machen, das erst durch die zur Hülfe herbeigeeilte Pinasse aus seiner fatalen Lage befreit werden konnte.

Am 6. wurde die schmale Durchfahrt glücklich passirt und darauf unter 9° 37′ S., 143° 41′ E. geankert. Bei dieser Gelegenheit blieben an Backbordseite eine Kette von Riffen und Bänken, an deren Nordwestende drei niedrige und bewaldete Inseln lagen, von denen die zunächst gelegene den Namen Nepean erhielt [1]). Am Nachmittage wurde in NNW. weitergesegelt, bis sich die Darnley-Insel in einer Entfernung von 2 leagues in S. 74—55° E. befand. Von der Darnley-Insel kamen an diesem Tage noch Eingeborene, die den Papuanen von Neu-Guinea durchaus glichen, an Bord des Schiffes, um Waffen (Pfeile, Bogen und Keulen) gegen Eisenwaren einzutauschen.

Da am Nordende der drei erwähnten Inseln tiefes Wasser gefunden worden war, so konnte am 7. September die Fahrt in dieser Richtung fortgesetzt werden. Am Mittage befanden die Schiffe sich unter 9° 31′ S., 143° 31′ E., und bald darauf wurde vor Anker gegangen. In Westen lagen zwei Eilande, die Stephens- und die Campbell-Insel [2]). Noch weiter westlich gewahrte das Auge nicht weniger als 8 Inseln, die — mit Ausnahme des Darnley-Eilandes — klein, niedrig und sandig waren. Am 8. wurde in westlicher Richtung weitergesegelt, doch sah sich BLIGH bereits um 10 Uhr morgens durch Riffe gezwungen mehr südlich zu halten. Eine auf diesen befindliche Sandbank erhielt den Namen Pearce Sandy Cay. Mittags wurden unter 9° 37′ S., 143° 31′, bezw. 143° 15′ E. an der Leeseite der Dalrymple-Insel [3]) Anker geworfen. In S. z. W. bemerkte man noch zwei weitere Inseln, während die Riffe sich von N. 4° W. bis S. 55° W. ausdehnten.

Auf der Weiterfahrt am 9. befanden die Schiffe sich mittags unter 9° 48′ S., 143° 6′ E., worauf im Westen zwei neue Inseln auftauchten. Als noch vor 2 Uhr des Nachmittags sich ein Riff, das Dungeness-Riff, in den Weg stellte, wurde längs ihres Nordrandes gesegelt und darauf in seiner Nähe geankert. Das eine der erwähnten Eilande erhielt den Namen Dungeness-, das andere Warrior-Eiland [4]). Eine Reihe niedriger Inselchen im SE. wurden die Six Sisters genannt.

Als am Mittage des 10. die zwischen dem Dungeness- und dem Warrior-Eilande befindliche Meerenge durchfahren wurde, umringten von dem letztgenannten kommende Kanus den „Assistant", so dass PORTLOCK sich genötigt sah, um Hülfe zu signalisiren. Auch die „Providence" wurde mit einem Besuche beehrt, doch wurde hier den Eingeborenen ebenfalls ein warmer Empfang zuteil. Als die Leute durch Gewehrschüsse nicht zum Weichen gebracht werden konnten, mussten die Kanonen mitsprechen. Nachdem die Enge passirt worden war, gingen die Schiffe an der Leeseite von Dungeness-Insel und -Riff vor Anker. Von diesem Standpunkt aus gewahrten die Seefahrer in 3—5 leagues Entfernung zwischen S. 60° W. und N. 76° W. drei hohe Inseln [5]).

Am nächsten Tage ging die Fahrt in WNW. an zwei kleinen Inseln vorbei, von denen

---

1) Zu Ehren von EVAN NEPEAN, Untersekretär im Home Department. Der einheimische Name lautet Edugor [Atagor].

2) Sapker. (Das s wird hier ausnahmsweise weich ausgesprochen, weshalb die Engländer denn auch Zapker schreiben).

3) Damud [Damut].

4) Giaka [Jeaka] und Tud.

5) Mount Ernest [Nagir] 751 feet, Pole-Insel [Getulai] 409 feet und Burke-Insel (Suarăgi] 490 feet.

die eine Turtlebacked Island und die andere the Cap (später Cap-Insel) genannt wurde [1]). Unter 9° 43′ S., 142° 40′ E. wurde bald nach Mittag geankert. Ausser einer in N. 63° W. gelegenen Sandbank gewahrte man in S. 55°—69° W., 3 miles entfernt, eine dritte hohe Insel the Brothers [2]), die gebirgige Banks-Insel in S. 43° W., 12—13 leagues, Burke-Insel in S. 13° W., 8—10 leagues [3]), Mount Cornwallis [4]) in N. 29° W., 6—8 leagues entfernt, während hinter dieser Insel sich bis in N. 7° W. Land ausdehnte, in dem ein Teil der Küste von Neu-Guinea vermutet wurde.

Am 12. wurde in westlicher Richtung weitergesegelt, doch musste bereits vor Mittag unter 9° 41′ S., 142° 24′ E. geankert werden. Von dieser Stelle aus befand sich das niedrige Turn-again Island [5]) in N. 53° W., 4 leagues, die weit höhere Jervis-Insel [6]) in S. 48° W., 9 leagues entfernt. Ferner gewahrte man an 5 Stellen, in ungleichen Abständen, Riffe. Steife Südost-Brise zwang das Geschwader 3 Tage liegen zu bleiben, welche Zeit dazu verwendet wurde einen Ausweg zu suchen. Am 16. konnte das südliche Riff umschifft werden, worauf in der Mittagsstunde unter 10° 3′ S., 142° 14′ E. geankert wurde. Damit war ein Ausweg aus einem Labyrinth von Klippen, Sandbänken und Inseln gefunden worden. Von letzteren war die Banks-Insel die grösste [7]). Ein in S. 4° E. auf ihr befindlicher Berg empfing den Namen Mount Augustus (10° 12′ S., 142° 13′ E.) [8]). Hinter der Banks-Insel tauchte eine andere auf, die den Namen Mulgrave-Insel erhielt [9]). Die kleinen Inseln, die $1^1/_2$ miles in S. 24° E. lagen, wurden Clarence-Archipel [10]) genannt. Nach einer von ihnen, dem North Possession Island, wurde ein Offizier gesandt, um feierlichst, im Namen des Königs George III. von ihr Besitz zu ergreifen. Sie schien zeitweilig von Eingeborenen besucht zu werden, wie aus Feuerstellen, Muschel- und Schildkrötenresten ersichtlich war.

Am 17. September wurde die Fahrt in westlicher Richtung zwischen der Mulgrave- [Badu] und Jervis-Insel [Mabuiag] hindurch fortgesetzt, doch mussten die Schiffe alsbald, der vielen Klippen und Sandbänke halber, unter 10° 2′ S., 142° 3′ E. ankern. Man war an dem gefährlichsten Punkte der ganzen Fahrt angelangt. Durch die Meerenge ging ein starker Strom von 4—5 Knoten in der Stunde, dabei steigerte der Wind sich fast bis zum Sturme, wodurch die Situation auf dem schlechten Ankerplatze noch gefahrvoller wurde. Ein besserer Ausweg konnte zudem durch die ausgesandten Boote nicht ermittelt werden. Nach einer bangen Nacht konnten die Schiffe am nächsten Tage durch die Enge, Bligh's Farewell [11]), in der die Klippen oft nur $^3/_4$ mile von einander entfernt lagen, hindurchsegeln und darauf unter 10° 5′ S., 141° 56′ E. anker.

Die Weiterfahrt nach Timor verlief ohne Hindernisse.

**Alessandro Malaspina** 1792—93.

Am 30. Juli 1789 segelten die beiden spanischen Korvetten „Descubierta" und „Atrevida"

---

1) Jam oder Jama [Yam] und Mukwa oder Mukwār. 2) Gāba [Gabba].
3) Suarāgi. 4) Dauan [Tauan]. 5) Buru. 6) Mabuiag.
7) Sie war bereits von Cook bemerkt worden und wird von Flinders identifizirt mit dem „Hoge landt", das Thévenot nach holländischen Quellen auf seiner Karte eingetragen hatte.
8) Bereits von Bligh auf seiner Bootfahrt im J. 1789 gesehen. Die wirkliche Lage ist 10° 9′ 59″ S., 149° 19′ E. Die Höhe beträgt 1310 feet.
9) Bādu. 10) Sie heissen North Possession-, Portlock- und Tobin-Insel.
11) Heutzutage Bligh-Kanal genannt.

unter der Führung von ALESSANDRO MALASPINA und JOSÉ BUSTAMANTE Y GUERRA von Cadiz aus, behufs Ausführung von astronomischen Ortsbestimmungen im Stillen Ozean. Als sie am 13. März 1793 in Sydney eintrafen, wurde von ihnen berichtet: „they coasted New Guinea, they made it under the Line eastward 500 leagues" [1]). Ganz ähnlich lauten die ersten veröffentlichten Berichte [2]).

Das Wenige, was sich über den hier in Betracht kommenden Teil der Fahrt hat ermitteln lassen, beschränkt sich auf das Folgende: Am 15. November 1792 liefen die beiden Schiffe aus dem Hafen von Manila aus, segelten darauf längs den Küsten von Mindoro, Panay, Negros und Mindanao, um am 23. vor Zamboanga vor Anker zu gehen [3]). Am 4. bezw. 7. Dezember wurde diese Reede wieder verlassen. Nach Umschiffung der Südspitze von Mindanao wurde der Kurs wieder nach dem Stillen Ozean gesetzt, doch waren Wind und Strom dem Vorwärtskommen hinderlich, so dass man sich am 22. erst im Nordosten von Morotai und Halmahera befand. Am 24. gelangten die Schiffe in die Höhe von Pulu Merir [Megīk], worauf in östlicher Richtung, bald über, bald unter der Linie bleibend, gesteuert wurde. An einer Stelle wird gesagt, dass dieser Kurs bis 51° E. von Manila (172° E. Greenw.) innegehalten worden sei. An einer anderen heisst es jedoch, dass der Äquator am 14. Januar 1793 unter 31° 52′ E. v. Manila geschnitten worden sei, und dürfte diese Angabe die richtige sein [4]). Hierauf wurde die Fahrt in südlicher und darauf, zwischen 8° und 9° S., in südsüdöstlicher und südöstlicher Richtung fortgesetzt. Gegen Mitte Februar kamen die südlichsten Inseln der Neu-Hebriden, nämlich Èromanga und Aneityum in Sicht. Am 17. Februar befanden die Korvetten sich unter 29° S., worauf am 11. März die Botany-Bai erreicht wurde [5]). Der Aufenthalt in Sydney währte vom 13. März bis zum 12. April. Nachdem noch den Tonga-Inseln und ferner Callao ein Besuch abgestattet worden war, wurde die Heimfahrt angetreten. Bald nach der am 21. September 1794 erfolgten Ankunft in Spanien, wurde MALASPINA am 24. November aus politischen Gründen in den Kerker geworfen, in dem er lange Jahre hat schmachten müssen [6]).

---

1) Historical Records of New South Wales. II. Sydney 1893, p. 24. Wie der Herausgeber in einer Anmerkung erklärt, hatten die Beamten des British Museum nichts über MALASPINA und dessen Fahrten zu ermitteln vermocht.

2) Nieuwe algemeene Konst- en Letterbode. III. Haarlem 1795, p. 47. Übersetzung aus der Gazeta de Madrid vom 12. Dezember 1794., ferner Allgemeine geographische Ephemeriden. II. Weimar 1798, p. 391, aus Moniteur 9. Fructidor. An VI. (26 August 1798).

Unter dem Titel: Die Spanier in Neu-Süd-Wallis — Fragmente aus Malaspina's ungedruckter Entdeckungsreise, hat CHR. A. FISCHER Auszüge aus dem Reisebericht veröffentlicht (Spanische Miszellen. I. Berlin 1803, p. 3—20), leider sind aber gerade die hier interessirenden Stellen unterdrückt worden.

3) JOSEF ESPINOSA Y TELLO. Memorias sobre las observaciones hechas por los navigantes Españolas. II. Madrid 1809. Memoria Terceira p. XVI, 61, 62. Die dazu gehörige Karte war mir leider nicht zugänglich.

PEDRO DE NUOVO Y COLSON. La vuelta al Mundo por las corbetas Descubierta y Atrevida al mando del Capitan de navio D. Alejandro Malaspina, desde 1789 á 1794. Madrid 1885.

4) Nach der Angabe von L. I. DUPERREY auf seiner Carte de l'Archipel des Carolines. (Voyage autour du Monde sur la corvette La Coquille. Hydrographie. Paris 1827. Atlas, Pl. 33) wurde auf dieser Route die Linie nur einmal und zwar unter 142° 45′ E. Par. [145° 05′ E. Gr.] passirt und war MALASPINA im Norden von den Anachoreten [Kanīt] und St. Matthias gesegelt. Ähnlich ist die Darstellung auf der Carte du Grand Océan pour servir au Voyage de M. O. KOTZEBUE autour du Monde de 1815 à 1818. (LOUIS CHORIS. Voyage pittoresque autour du Monde. Paris 1822).

5) Also nicht 11. Mai, wie es bei ESPINOSA heisst.

6) Allgemeine geographische Ephemeriden. XI. Weimar 1803, p. 26.

GIUSEPPE CAMPORI. Notizie della vita del marchese Alessandro Malaspina. Atti R. Accad. di Scienze, Lettere ed Arti. IX. Modena 1868. Memoria della sezione di lettere, p. 49—63.

**Edward Manning** 1792.

Von der Fahrt des Schiffes „Pitt", Kapt. EDWARD MANNING, das auf der Rückreise von China am 26. Juli 1792 die Gaman-Strasse und die Pitt-Passage benutzte, sind nur wenige Notizen erhalten geblieben [1]).

**John Horne** 1793.

Das Schiff „Anna", Kapt. JOHN HORNE, war auf dem Wege durch die Makassar-Strasse (Juli 1792) nach China gelangt [2]). Anfang August 1793 segelte es, aus dem Stillen Ozean kommend, längs der Südküste von Waigëu und fuhr darauf in die Gaman-Strasse ein. Die unweit der Nordostspitze von Jèf Njé [Mios Mansar] liegende Insel Koi erhielt bei dieser Gelegenheit den Namen Heron-Insel [3]). Nachdem es Bantantá sowie die Fischer-Insel passirt hatte, setzte es längs Kofiau, Misol, den Kanari-Inseln, der Nordküste von Ceram u. s. w. die Fahrt fort.

**Benjamin Page** 1793.

Das Schiff „Hope" von Rhode Island, Kapitän BENJAMIN PAGE, lief im Dezember 1792 in Port Jackson mit Lebensmitteln für die Kolonie Neu-Süd-Wales ein und verliess am 10. Januar 1793 den Hafen wieder mit der Bestimmung nach Kanton [4]). In einem Gespräch mit JOHN HAYES erwähnte PAGE, dass er mehrere noch unbekannte Inseln entdeckt habe, von denen verschiedene sich durch einen Überfluss in Muskatnüssen auszeichneten, worauf HAYES die Niederlassung an der Doré-Bai, „gerade angesichts der Schouten-Inseln auf der Route von der Botany-Bai", rühmte, die besser sei als diejenige von Neu-Süd-Wales [5]).

**William Wright Bampton** und **Matthew Bowles Alt** 1793.

W. W. BAMPTON und M. B. ALT, Führer der Walfischfänger „Chesterfield" und „Hormuzear" [6]), hatten am 6. März 1793 mit der Regierung von Neu-Süd-Wales einen Vertrag abgeschlossen, in dem sie sich verpflichteten, Lebensmittel von Sydney nach der Norfolk-Insel zu bringen und hierauf Vieh aus Vorder-Indien nach Port Jackson zu befördern [7]). Nachdem der erste Teil des Auftrages zur Ausführung gelangt war, wurde Port

---

EMANUELE GREPPI. Un italiano alle Corte di Spagna nel secolo XVIII. — Alessandro Malaspina. Nuova Antologia. XXXVIII. Roma 1883, p. 33—57.

AUGUSTO ZERI. L'influenza italiana nella grandezza di Spagna. — Alessandro Malaspina e la relazione del suo viaggio. Rivista marittima. XXXVIII. Roma 1905. novb. Sep. Abdr., p. 39—40.

1) ROBERT WILLIAMS. Remarks on the Pitt's Passage. The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 530, ferner p. 559, wo aber irrtümlicher Weise die Fahrt in das Jahr 1762 verlegt wird.

Auf dem India Office sind nur die Logbücher der Fahrten vom 16. Oktober 1788—7. September 1790 und vom 10. November 1792—10. September 1793 vorhanden. (List of Marine Records of the late East India Company. London 1896, p. 64).

2) The Oriental Navigator. London 1801, p. 499.

3) M. HORSBROUGH. Account of Pitt's Straits, &c. The Oriental Navigator. 1801, p. 525.

4) DAVID COLLINS. An Account of the English Colony of New South Wales. I. London 1798, p. 254, 261.

5) P. A. LEUPE. Captain John Mc Cluer en zijne verrichtingen om de Oost 1790—1795. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) I. 's Gravenhage 1877, p. 277.

6) Nach dem Vorgange von FLINDERS wird in fast sämtlichen Werken der Name „Hormuzeer" geschrieben, während er nach den in Sydney liegenden Akten, wie oben angeführt, „Hormuzear" lautet. — In dem Buch von MAXIMILIAN KRIEGER (Neu-Guinea. Berlin [1899], p. 4) heisst es: „Kormutzen und Chesterfield, Führer der englischen Schiffe von der East India Company, hissten die britische Flagge in der Geelvink-Bai, und ihre Truppen hielten dort einige Zeit die Insel Manaswari besetzt". In dem ganzen Satz befindet sich nicht ein einziges wahres Wort.

7) Historical Records of New South Wales. II. Sydney 1893, p. 23, 24.

Jackson am 21. April verlassen [1]), um zunächst nochmals bei der Norfolk-Insel anzulegen, wie es wenigstens nach den Angaben von MATTHEW FLINDERS, der einen Auszug aus dem Journal mitteilt, den Anschein hat [2]).

BAMPTON und ALT hatten für ihre Fahrt nach Indien die Route durch die Torres-Strasse erwählt; während ihr unmittelbarer Vorgänger, WILLIAM BLIGH, die Fahrt durch dieselbe in 19 Tagen zurücklegen konnte, mussten jene 72 Tage darauf verwenden. Nachdem die beiden Schiffe vom 1. bis 7. Juni am Bampton-Riff (18° 50′—19° 50′ S., 158° 20′—159° E.) gekreuzt hatten [3]), gelangten sie am Abend des 20. in 10° 24′ S., 144° 14′ E., worauf in 4—5 miles Entfernung Riffe und ferner von der Mastspitze aus eine Insel, die bewaldet zu sein schien, bemerkt wurden [4]). Am Mittage des folgenden Tages befanden die Schiffe sich unter 9° 30′ S. und am 22. Juni unter 8° 48′ S., worauf alsbald die Küste von Neu-Guinea in Sicht kam. Behutsam wurde die Fahrt fortgesetzt bis zum Mittage des 26., als man unter 7° 55′ S. ankerte und beobachten konnte, dass die Küste sich von NNW. $^1/_2$ W. nach ESE. ausdehnte und eine grosse ungeschützte Bucht bildete [5]). Eine ausgesandtes Boot vermochte der überall herrschenden starken Brandung wegen nirgends zu landen. Hierauf wurde bis zum Mittage des 27. ein südlicher Kurs eingeschlagen, worauf man in 9° 1′ S. gelangte, um alsdann bis zum Abend des 28. in NE. weiter zu segeln. Am Morgen des 29. waren die Schiffe abermals bis in die Nähe der Südküste gelangt, wo BAMPTON eine Durchfahrt zwischen Neu-Guinea und den Louisiaden aufzufinden hoffte [6]). Als eine kräftige Gegenströmung weitere Versuche aussichtslos erschienen liess, wurde der Beschluss gefasst den Weg durch die Torres-Strasse einzuschlagen. In 8° 3′ S., 145° 23′ E. wurde nunmehr in südlicher Richtung gesegelt, worauf am 1. Juli beim Morgengrauen die Darnley- oder, wie BAMPTON sie nannte, Tate-Insel [7]) in Sicht kam. Nachdem die Schiffe am Nachmittage unter 9° 40′ S., 143° 58′ 30″ E., 5 leagues von ihr entfernt, vor Anker gegangen waren, wurden Boote zur Untersuchung des Fahrwassers ausgesandt. Sie kehrten am nächsten Tage zurück mit Mitteilungen über die zwischen den Riffen befindlichen Kanäle. Zu gleicher Zeit mit ihnen waren 4 Kanus angelangt, und da man den Gebärden der Eingeborenen entnehmen zu können glaubte, dass es auf der Insel Überfluss an Lebensmitteln gäbe, so machte sich der Steuermann des „Chesterfield", namens SHAW, in Begleitung der Passagiere CARTER und HILL nebst 5 Matrosen am 3. auf den Weg. Als sie am 6. noch nicht zurückgekehrt waren, wurden zwei Boote unter dem Befehl des ersten Steuermanns des „Hormuzear", namens DELL, ausgesandt. Bei dem Umfahren der Darnley-Insel konnte zunächst nichts Verdächtiges bemerkt werden, nur wurde das in den Händen eines Eingeborenen befindliche Beil als das Eigentum SHAW's erkannt. Beim zweiten Einlaufen in die an der Nordwestseite liegende Bucht kam es zu einem Zusammenstoss mit den Wilden, von denen einer fiel.

---

1) l. c., pag. 300. 2) A Voyage to Terra Australis. I. London 1814, p. XXX—XLV.

3) THOS. BUTLER. Chart of the Western Part of the Pacific. London. May 20. 1800. (The Complete East India Pilot. II. 1804. N°. 127).

4) Zum mindesten muss die Längenbestimmung ganz fehlerhaft gewesen sein, denn auf der neuesten englischen Seekarte (Torres Strait — North-East and East Entrances. London N°. 2422. Corr. June 1902) befindet sich an dieser Stelle die Bemerkung: „A deep Sea".

5) Die Schiffe befanden sich am nördlichen Ende des Papua-Golfes.

6) Man war damals noch der Meinung, dass das Kap Rodney die Südostspitze von Neu-Guinea sei.

7) A. DALRYMPLE. Oriental Repertory. II. London 1808, p. 540.

Nunmehr gingen beide Schiffe nach der erwähnten Bucht, die den Namen Treacherous Bay erhielt, ab, in der sie am 9. ankerten. Am folgenden Tage wurden 44 Mann gelandet und unter Hissen der britischen Flagge von der Insel sowie von der Neu-Guinea-Küste Besitz ergriffen. In den Behausungen der inzwischen verschwundenen Eingeborenen fanden sich eine Reihe von Gegenständen vor, die als Eigentum der vermissten Personen erkannt wurden. Es konnte keinem Zweifel unterliegen, dass sie ermordet und beraubt worden waren, weshalb 135 Hütten, 16 Kanus und mehrere Zuckerrohrfelder zur Strafe der Vernichtung preisgegeben wurden.

Die unter 9° 39′ 30″ S., 143° 1′ E. liegende Darnley-Insel wird, nach der Angabe von BAMPTON, von den Eingeborenen Wamvax genannt [1]). Am 11. Juli wurde bei der Stephens-Insel [2]) vor Anker gegangen, wo es abermals zu einer feindseligen Begegnung mit den Eingeborenen kam. Am nächsten Tage wurde die ganze Insel durchsucht und darauf, am 13. Juli, ein Boot zu dem nämlichen Zweck nach der Campbell-Insel gesandt, die ebenso wie die Stephens- und die Nepean-Insel niedrig, sandig und von ausgedehnten Riffen umgeben ist. Am Nachmittage setzten die Schiffe in westlicher Richtung ihre Fahrt fort. Nachdem sie darauf genötigt wurden einen mehr nördlichen Kurs einzuschlagen, um den Riffen auszuweichen, stiessen sie unweit der Südküste von Neu-Guinea auf ein Eiland, das den Namen Bristow-Insel erhielt [3]). Da es hier ebensowenig gelang eine geeignete Durchfahrt aufzufinden, so wurde nach dem früheren Ankerplatz zurückgekehrt, wo die Ankunft am 21. Juli erfolgte. Unmittelbar darauf stellten sich zwei von der Stephens-Insel kommende Kanus bei den Schiffen ein. Einer der Insassen begab sich an Bord, und man entnahm der in Zeichensprache geführten Unterhaltung, dass von dem am 3. Juli nach der Darnley-Insel abgegangenem Boote 6 Mann getötet worden seien.

Infolge eingetretenen Wassermangels wurde auf der Stephens-Insel ein Brunnen gegraben, der indessen ungenügend Wasser lieferte. Am 24. war von dem ausgesandten Boote eine Durchfahrt in südlicher Richtung aufgefunden worden, weshalb man am nächsten Tage in S. z. W. $^1/_2$ W., am 26. in W. weitersegelte. Die eine der Six Sisters, von den Eingeborenen Utu genannt, auf der DELL, gelegentlich der Bootfahrt übernachtet hatte, erhielt den Namen Dove Island. Am 27. wurde die zwischen der Dungeness- und der Warrior-Insel [4]) befindliche Meerenge, die jetzt Basilisk-Pass heisst, durchfahren, und am nächsten Tage segelten die Schiffe zwischen Turtlebacked Island [5]), the Cap [6]) und the Brothers [7]) einerseits und dem Nichols' Cay andererseits hindurch. Auf der Cap-Insel glaubte BAMPTON einen mit grosser Gewalt brennenden Vulkan zu erkennen und gab ihr aus diesem Grunde den Namen Fire Island [8]). Von dem um 3 Uhr nachmittags erreichten Ankerplatz aus lag Gäba in E. z. S. $^1/_4$ S. 5 leagues und die Insel Mount Cornwallis [Dauan] N. z. E. $^1/_2$ E. 8—10 leagues entfernt. Auf der Weiterfahrt am 29. befanden die Schiffe sich mittags unter

---

1) Man hat diesen Namen niemals wieder gehört. In Wirklichkeit lautet er Èrub.

2) Ugar [Hogar] der Eingeborenen.

3) Bobo der Eingeborenen und östlich von der Mündung des Mai Kusa liegend. Sie darf nicht mit einer anderen Bristow-[Breakfast-]Insel verwechselt werden, deren wirklicher Name Mibu lautet.

4) Tud der Eingeborenen. 5) Jam [Yam] oder Jama. 6) Mukwa oder Mukwär. 7) Gäba.

8) Diese Angabe beruht auf Täuschung, da nach der Untersuchung von J. BEETE JUKES (Narrative of the Surveying Voyage of H. M. S. Fly. I. London 1847, p. 153) diese Insel „a bare mass of sienite" darstellt.

9° 42′ S. [1]), mussten aber bereits um 3 Uhr, der vielen Riffe wegen, aufs neue ankern. Als am 31. die Fahrt fortgesetzt wurde, machte man den Versuch die Turn-again-Insel [Buru] zu umschiffen. Bis zum 3. August war man ihr bis auf $^1/_4$ mile nahe gekommen, dann aber tat sich heftiger Südostwind auf, der die Schiffe zwang 17 Tage liegen zu bleiben. Die Lage der etwa $3^1/_2$ miles langen und $1^1/_2$ miles breiten, niedrigen und morastigen Insel wurde zu 9° 34′ S., 141° 55′ E. bestimmt [2]). Die Mangrovesümpfe zeitigten eine gewaltige Moskitoplage und, da nur wenige Fische, Krabben und Muscheln zu erhaschen waren, so mussten überdies die Rationen vermindert werden. Dem unleidlichen Wassermangel wusste BAMPTON [3]) durch Konstruirung eines primitiven Destillirapparates wenigstens einigermassen abzuhelfen.

Am 20. August vermochten die vielgeprüften Seefahrer endlich die Weiterfahrt anzutreten. In nordwestlicher Richtung segelnd, gelangten die Schiffe im Laufe des Nachmittags in die Nähe der Südküste von Neu-Guinea, wobei zugleich eine lange Insel, Talbot Island genannt [4]), in 9—10 miles Entfernung entdeckt wurde. Am 22. geriet der „Hormuzear" auf eine Bank, von der er glücklich wieder abgebracht werden konnte. Am 27. wurde des Abends in einer Entfernung von 3—4 leagues von der Küste von Neu-Guinea geankert. Am folgenden Tage gingen die Schiffe des Mittags unter 9° $26^1/_2$′ S. vor Anker, und wurde in SW. $^3/_4$ S. eine Insel, Delivrance Island, in 5—6 leagues Entfernung entdeckt. Am 29. stiess der „Hormuzear" abermals auf, konnte jedoch, ohne Schaden zu nehmen, wiederum flott gemacht werden. Nunmehr wurde westlicher Kurs eingeschlagen, der auch am nächsten Tage innegehalten wurde. Nachdem am 31. südwestliche Richtung eingeschlagen worden war, befanden die Schiffe sich am Mittage unter 9° 27′ S. ohne noch Land sichten zu können. Die Torres-Strasse gehörte zu den überstandenen Dingen.

In Batavia angelangt, erhielten BAMPTON und ALT die Kunde, dass der Krieg zwischen England und Frankreich erklärt worden sei und tauchte das Gerücht auf, dass französische Schiffe in der Bangka-Strasse kreuzten. Sie blieben daher einen Monat lang auf der Reede liegen, um alsdann unter dem Schutze der holländischen Fregatte „Amazone" weiter zu segeln. Am 1. Februar 1794 erfolgte endlich die Ankunft auf der Reede von Bombay [5]).

Wir haben uns zum Schluss noch mit dem Schicksale von SHAW und seinen Genossen, die sich am 3. Juli nach der Darnley-Insel begeben hatten, zu beschäftigen [6]). Den Berichten

---

1) Wie FLINDERS (l. c., pag. XLI) mitteilt, ist die angegebene Lage 4′—6′ südlicher, als dies nach der BLIGH'schen Bestimmung der Fall ist.

2) Auf BLIGH's Karte ist die Lage 3′ südlicher und 1° 24′ westlicher. In Wirklichkeit liegt die Insel unter 9° 34′ S., 142° 16′ E.

3) FLINDERS hebt hervor, dass BAMPTON diese, wie auch die übrigen Inseln auf der von DALRYMPLE herausgegebenen Karte zu gross gezeichnet hat.

4) Der einheimische Name lautet Boigu.

5) Historical Records of New South Wales. II. Sydney 1893, p. 300.

6) Account of the Delivrance of Three Persons, Messrs. Carter, Haskett [sic!], and Shaw, from the Savages of Tate's-Island, and their Subsequent Distresses. The European Magazine and London Review. XXXI. 1797, p. 310—314, 390—392. An Account of the Escape of Messrs. Carter, Shaw and Haskett [sic!], taken from a Manuscript Diary. ALEXANDER DALRYMPLE. Oriental Repertory. II. London 1808, p. 521—539 (aus The Bengal Hircarrah. I. Calcutta 1795. N°. 9, March 17), auch The Narrative of Captain DAVID WOODARD and four Seamen. London 1804, p 191—200.

The Narrative of the Sufferings and Escape of Mr. Carter and his party, who whent ashore at Tate's Island, from the Ship Hormazier, on the 3$^d$ of July 1793. Oriental Repertory. l. c., pag. 540—544.

MATTHEW FLINDERS (A Voyage to Terra Australis I. 1814, p. XXXIX) und DAVID COLLINS (Account of the English Colony in New South Wales. I. London 1798, p. 462—465) haben Auszüge aus den Berichten mitgeteilt.

der Überlebenden ist zu entnehmen, dass die Leute beim Betreten des Strandes von den Eingeborenen freundlich empfangen wurden. Nachdem einige Geschenke zur Verteilung gelangt waren, begaben sich CARTER, SHAW und ASCOTT auf den Weg, um den Gipfel eines Hügels zu ersteigen, während HILL mit den übrigen 4 Mann bei dem Boote bleiben sollte. ASCOTT kam das Benehmen der Inselbewohner gleich verdächtig vor, doch wurde seine Ansicht von beiden Begleitern nicht geteilt. Beim Abstiege traten die feindseligen Absichten deutlich dadurch zutage, dass der Versuch gemacht wurde, dem erstgenannten das Gewehr zu entreissen. Plötzlich erfolgte ein Überfall von hinten und CARTER erhielt einen Schlag auf den Schädel und SHAW eine klaffende Wunde am Halse. Durch einen von ASCOTT abgegebenen Schuss wurden die Angreifer vertrieben. Als die beiden Verwundeten sich wieder erheben konnten und mit Hülfe von ASCOTT dem Boote zuwankten, bemerkten sie beim Erreichen des Strandes, dass ihre Gefährten sämtlich ermordet und ihre Leichen in der grässlichsten Weise verstümmelt worden waren. Während das Boot mit vieler Mühe flott gemacht wurde, konnte man noch beobachten, wie der Leichnam von HILL zu einem Feuer geschleppt wurde, um zu einem Mahle bereitet zu werden. In der Hoffnung, dass der folgende Morgen Hülfe von den beiden Schiffen bringen werde, wurde nach der Leeseite einer Sandbank gefahren. Bei Tagesanbruch am 4. mussten die Insassen jedoch zu ihrem Schrecken gewahren, dass das Boot während der Nacht abgetrieben und die Darnley-Insel bereits ausser Sicht war. Infolge der östlichen Winde war die Möglichkeit wieder zu den Schiffen zu gelangen, abgeschnitten, weshalb beschlossen wurde nach Timor zu steuern, obwohl weder ein Kompass, noch Lebensmittel vorhanden waren. Nachmittags kam Land in Sicht, das für Neu-Guinea gehalten wurde. Am 6. fuhr das Boot an einer Sandbank vorbei, auf der sich viele Vögels befanden, von denen am folgenden Tage zwei erhascht werden konnten. Beim Erwachen am Morgen des 8. wurde Land zu beiden Seiten bemerkt und bald darauf erlangten die Schiffbrüchigen die Gewissheit, dass sie durch eine Meerenge, die sie God's Mercy nannten, getrieben wurden [1]). Da die beiderseitigen Küsten (von Jamdena und Larat) unbewohnt zu sein schienen, setzte man die Fahrt ununterbrochen fort. Am 11. lief aber das Boot in eine Bai am südlichen Ufer ein, das für Timor gehalten wurde und an der Kokospalmen standen. Bei der Landung wurden alle drei von den Eingeborenen freundlich empfangen. Man führte sie zu einer Quelle und gab ihnen Ubi's (Knollen von Dioscorea) zu essen. Auf der Weiterfahrt tauchte eine Prau zur Verfolgung auf, die das Boot jedoch nicht einzuholen vermochte. Am 13. verlief die Fahrt infolge einer frischen Brise sehr schnell und noch an demselben Tage wurde die Insel Larat [2]) erreicht. Hier fanden CARTER, SHAW und ASCOTT Unterkommen bei den Eingeborenen, die ihnen mitteilten, dass die jährlich von Banda kommende Handelsprau erst nach Ablauf von 7 bis 8 Monaten erwartet würde. Es wurde ihnen erzählt, dass die zuerst besuchte Insel Timor Land [3]) hiesse und dass im Norden von Larat eine Insel läge, die Fardatte [4]) genannt würde.

Am 25. Juli war die Wunde von CARTER, aus der im Laufe der Zeit 13 Knochensplitter entfernt worden waren, völlig ausgeheilt. Am 17. November wurde er jedoch vom Fieber befallen, das ihn am 14. Dezember hinwegraffte. Am 12. März 1794 langte endlich

---

1) Von der Gewalt der Strömung kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man berücksichtigt, dass der über 1300 km. betragender Abstand von der Darnley-Insel innerhalb 4 Tage zurückgelegt worden war.

2) In dem Bericht steht infolge eines Druckfehlers Sarrett.

3) Es muss heissen Timor Laut.

4) Gemeint ist Vordate.

die sehnlichst erwartete Prau ein, die am 10. April die Rückfahrt antrat. Bei ihrer am 1. Mai erfolgten Ankunft auf Banda Neira fanden SHAW und ASCOTT bei dem Gouverneur gastliche Aufnahme. Mit allem Nötigen versehen, gingen sie mit der ersten sich darbietenden Gelegenheit nach Batavia ab, das am 10. Oktober erreicht wurde. Das nächste Ziel dürfte Calcutta gewesen sein, da an diesem Orte die Leidensgeschichte zuerst Veröffentlichung fand.

**Antoine Joseph Raymond Bruni D'Entrecasteaux** 1792—1793.

Am 9. Februar 1791 beschloss die Nationalversammlung in Paris an den König das Gesuch zu richten, sämtlichen Vertretern des Königreiches den Auftrag zu erteilen, die fremden Mächte, bei denen sie beglaubigt waren, um Nachforschungen nach dem Schicksale der Fregatten „Boussole" und „Astrolabe" zu bitten. In einem zweiten Beschluss fand das Gesuch den Befehl zur Ausrüstung eines oder mehrerer Fahrzeuge, die bestimmt waren Untersuchungen über den Verbleib von LAPÉROUSE anzustellen, seinen Ausdruck [1]). Dieser Anregung Folge leistend, wurden die Fregatten „Recherche" und „Espérance" seeklar gemacht und dem Befehle von A. J. R. BRUNI D'ENTRECASTEAUX unterstellt. Zu der sorgfältig ausgearbeiteten Instruktion bot der oben (p. 239—240) mitgeteilte Brief von LAPÉROUSE die wichtigsten Anhaltspunkte.

Zur Ausführung dieses Planes hätte man jedoch kaum einen ungeeigneteren Zeitpunkt wählen können. Nicht, dass es an gutem Willen, nicht, dass es an geeigneten Männern — erfahrenen Seeleuten, wie tüchtigen Gelehrten — mangelte, aber Frankreich's Bevölkerung befand sich in einem Zustande kräftiger Gährung, die sich alsbald in einer der gewaltigsten Explosionen, welche die Menschheit erlebt hat, Luft machen sollte. Die Expedition bot nun im Kleinen ein getreues Abbild der innerhalb der Nation bestehenden Gegensätze und zwar sowohl in bezug auf die Zusammensetzung der Mannschaft, als auf die des Stabes. Hier waren die Offiziere, zumeist dem Adel angehörend, die Vertreter des ancien régime, während unter den Gelehrten die Anhänger einer neueren Richtung in der Mehrzahl waren. Und nun denke man sich diese heterogenen Elemente zusammengedrängt in dem engen, lediglich durch die Schiffsplanken begrenzten Gehäuse, dazu das eintönige Leben an Bord eines Kriegsfahrzeuges sowie die durch die Schiffsnahrung und den Mangel an ausreichender Körperbewegung bewirkten Unpässlichkeiten, um zu begreifen, wie unter derartigen Verhält-

---

1) Voyage de Dentrecasteaux, envoyé à la recherche de La Pérouse .... Redigé par M. [E. P. E.] DE ROSSEL. I. Paris 1808, p. XVII.

[J. J.] DE LABILLARDIÈRE. Relation du voyage à la recherche de La Pérouse, fait par ordre de l'Assemblée constituante, pendant les années 1791, 1792, et pendant la 1ère et la 2de année de la République Françoise. I. Paris. An VIII. [1800], p. VI.

Ausser diesen beiden Hauptwerken kommen als Quellen, neben den später zu erwähnenden, in Betracht:

JAMES BURNEY. A Memoir on the Voyage of D'Entrecasteaux in Search of La Pérouse. London 1820.

HULOT. D'Entrecasteaux. 1737—1793. Bull. Soc. de Geogr. (7) XV. Paris 1894, p. 354—395.

DE FRÉMINVILLE. Nouvelle relation du voyage à la recherche de La Pérouse. Brest 1838 (dieses Werk war leider unzugänglich).

E. JURIEN DE LA GRAVIÈRE. Souvenirs d'un Amiral. Revue des Deux Mondes. 28e Année. Seconde période. XIII. 1858, p. 6 (auch separat erschienen Paris 1860) begeht die Albernheit fingirte Namen einzuführen. Aus der „Recherche" macht er „la Truite", die vorher den Namen „l'Abondance" besessen haben soll. Die „Espérance" wird zu einer „Durance", die ursprünglich „le Gros-Ventre" geheissen haben soll. Aus D'ENTRECASTEAUX wird ein DE BRETIGNY, aus HUON DE KERMADEC ein DE TERRASSON und aus D'AURIBEAU ein DE MAUVOISIS. Dem Schiffsregister zufolge war JURIEN Volontär auf der „Espérance".

nissen die bestehenden Gegensätze eine bedeutende Verschärfung erfahren mussten. Auf die wissenschaftlichen Leistungen übten diese Verhältnisse einen sehr nachteiligen Einfluss aus, indem man Landungen, die die Naturforscher doch, dem Zwecke ihrer Sendung entsprechend, zu fordern berechtigt waren, nicht allein häufig versagte, sondern diesen Ablehnungen noch höhnische und drohende Bemerkungen hinzufügte. Andere kleinliche Chikanen mögen mit Stillschweigen übergangen werden. Man vergass sich so weit, dass überhaupt nicht mehr das Gewissen, sondern nur der Hass zum Worte gelangte, und es darf unter solchen Umständen nicht Wunder nehmen, wenn die ganze Expedition sich schliesslich in einzelne Fasern auflöste.

Am 29. September 1791 verliess das Geschwader die Reede von Brest, um sich zunächst über Teneriffa nach dem Kap der Guten Hoffnung zu begeben. In Kapstadt angelangt, empfing D'ENTRECASTEAUX ein Schreiben vom Chef der Marinestation auf Isle de France [Mauritius], DE SAINT-FÉLIX, mit der Nachricht, dass JOHN HUNTER in der Nähe der Admiralitäts-Inseln Kanus angetroffen habe, deren Insassen mit Stoffen europäischer Herkunft bekleidet gewesen seien und dass ein Individuum sogar eine französische Marineuniform getragen habe [1]). Durch diesen Bericht wurde D'ENTRECASTEAUX veranlasst, die erwähnte Inselgruppe mit möglichster Beschleunigung aufzusuchen.

Von Kapstadt aus gelangten die Schiffe zunächst nach Van Diemensland [Tasmania], wo der Aufenthalt vom 21. April bis zum 28. Mai 1792 währte. Auf der Fahrt durch den Stillen Ozean wurde längs der Westküste von Neu-Kaledonien und alsdann nach den Salomo-Inseln gesegelt. Nach der Abfahrt von Buka kam am 16. Juli die Nissan-Gruppe in Sicht, worauf man am Nachmittage des folgenden Tages sich dem St. Georg-Kap, dessen Lage zu 4° 54′ 30″ S., 150° 39′ E. v. Par. bestimmt wurde, näherte. Mit dem Morgengrauen des 18. Juli wurde dem Carteret-Hafen zugesteuert und alsdann zwischen Lamasa [Kokos-Insel] und Neu-Irland [Neu-Mecklenburg] geankert [2]). Im weiteren Verlauf des Tages wurde das erwähnte Eiland, deren Höhe 50 m. nicht überstieg, und das aus einem schneeweissen Kalkstein bestand, besucht. Die benachbarte kleine Insel Leig (nicht Laig) erwies sich von gleicher Beschaffenheit, und ebenso waren die Felsen an dem Flüsschen auf dem Festlande von Neu-Irland, dem das Wasser entnommen wurde, aus Kalkstein aufgebaut [3]).

Nachdem die Schiffe während ihres bis zum 24. Juli währenden Aufenthaltes im Carteret-Hafen (4° 48′ 10″ S., 150° 25′ 40″ E. v. Par.) von Regenmassen überschüttet worden waren, traten sie ihre Weiterfahrt durch den St. Georg-Kanal an. Sie legten, von der Strömung mitgerissen, $^1/_2$ km. in der Stunde zurück, so dass im Laufe der Nacht die Meerenge bereits durchlaufen werden konnte und Watom [Insel Man] in Sicht kam. Am 26. befand sich das Geschwader beim Morgengrauen kaum 400 m. von der Sandwich-Insel [Djaule] entfernt. Da längs der Südwestküste gesegelt wurde, so konnte ihre Gestalt einigermaassen festgestellt werden. An der Westspitze, dem heutigen Beagle Point, zu 2° 59′ 26″ S., 148° 29′ 15″ E. bestimmt, wurde ein kleines Eiland, die heutige Redland-Insel, beobachtet. Im Laufe des Nachmittags passirte das Geschwader das westlichste Kap von Neu-Mecklenburg (2° 44′ 30″ S., 148° 11′ 30″ E. v. Par.),

1) Wie wir oben (p. 247) gesehen haben, fehlt im Werke von HUNTER eine derartige Angabe; es war eine Wahrnehmung anderer Art, die ihn zu der irrtümlichen Ansicht, dass LAPÉROUSE jene Gegend besucht, verleitet hatte.

2) DE ROSSEL. l. c., pag. 126, 127. — C. F. BEAUTEMPS-BEAUPRÉ. Atlas du Voyage de Bruny Dentrecasteaux. Paris 1807, N°. 21.

3) LABILLARDIÈRE. I. l. c., pag. 231—233.

wofür wenigstens die Westspitze der Baudissin-Insel angesehen wurde. Bald darauf ging es an den am Eingang der Byron-Strasse liegenden Inseln vorbei, von denen die grösste, Selapio, den Namen Isle du Mausolée erhielt, und schliesslich kam noch Neu-Hannover in Sicht.

Am Morgen des folgenden Tages wurde an den Portland-Inseln (2° 39′ 44″ S., 147° 15′ E. v. Par.) vorbeigefahren, um alsdann auf die Admiralitäts-Inseln zuzusteuern. Am 28. tauchte als erste Rambutjo [Lambutio, Jesus Maria] auf. Bei der Annäherung gewahrte man mehrere Kanus, doch traf keines Anstalten, mit den Schiffen in Berührung zu kommen. Als man am nächsten Tage mittags in die Nähe der kleinen Insel Naúna [La Vandola] gekommen war, wurde auf zwei Booten dorthin gerudert. Das zu 2° 18′ S., 145° 46′ E. v. Par. bestimmte Eiland stellte bei einem Umfange von etwa 5 km. gleichsam nur einen einzigen bewaldeten Hügel dar [1]). Aus dem Vorhandensein von Anpflanzungen, die durch Palisaden geschützt waren, zog LABILLARDIÈRE den etwas voreiligen Schluss, dass hier bereits Privateigentum bekannt sei [2]).

Auf der Weiterfahrt wurde am 30. die Grosse Admiralitäts-Insel zum erstenmale bemerkt und tags darauf die an der Nordostecke liegenden flachen und kleinen Negros-Inseln erreicht. Die sogleich vom Lande abstossenden 6 Kanus hielten sich anfänglich in respektvoller Entfernung, nachdem jedoch die erste Scheu überwunden war, kamen noch eine Menge anderer Boote hinzu, und es entspann sich schliesslich ein lebhafter Tauschhandel. Keiner der Eingeborenen wagte es indessen an Bord der Schiffe zu kommen. Am 1. August ging die Fahrt der Nordküste der Grossen Admiralitäts-Insel weiter entlang, bei welcher Gelegenheit viele kleine, von Riffen umgebene Inseln entdeckt wurden. Mittags hatte das Geschwader die am weitesten nach Westen gelegenen Sisi-Inseln erreicht [3]), und da nirgends auch nur Spuren von der LAPÉROUSE'schen Expedition zu bemerken gewesen waren, beschloss D'ENTRECASTEAUX nach dem Kap der Guten Hoffnung von Neu-Guinea zu segeln. Als nachmittags ein Riff bei den Sabben Rocks zu gewahren war, wurde WNW-Kurs eingeschlagen.

Am 2. August kamen mit Tagesanbruch die Hermit-[Luf-]Inseln in Sicht, und man beobachtete 13 niedrige Inseln, in deren Mitte sich eine Hauptinsel hervorhob. Zwei Kilometer nördlich von ihnen stiess man auf einige mit Segeln versehene Kanus, die auf die „Recherche" zufuhren und dort ihre Früchte losschlugen. Eines begab sich auch nach der „Espérance". Der in Zeichensprache abgefassten Einladung zum Besuch ihrer Heimat konnte nicht Folge geleistet werden. In westlicher Richtung weiterfahrend, wurde nachmittags 2 Uhr die Insel Uwe [La Boudeuse] passirt und bald darauf tauchten in weiter Ferne die niedrigen Ninigo-[Échiquier-]Inseln auf [4]). Als die Schiffe am Morgen des 3. sich unter 1° 29′ S., 140° 47′ E. v. Par. befanden, lag die östlichste Insel dieser Gruppe 5 km. entfernt im Süden. Sie alle schienen durch Riffe mit einander verbunden zu sein. Am Mittage des 4. tauchte eine niedrige, bewohnte Insel auf, der bald eine zweite, kleinere folgte. Sie wurden mit den von CARTERET erwähnten Inseln Durour und Matty identifizirt. Erst in der Frühe des 12. kamen die Schouten-Inseln in Sicht, worauf es noch zwei Tage währte, ehe das Geschwader die beiden Providence-

---

1) Bei DE ROSSEL (p. 133) heisst es, dass ein Teil dieser Insel durchstreift wurde. Die Auslassungen von LABILLARDIÈRE (I., pag. 250, 251) lassen eher auf das Gegenteil schliessen.

2) LABILLARDIÈRE. I., pag. 255.

3) C. F. BEAUTEMPS-BEAUPRÉ. Atlas du Voyage de Bruny Dentrecasteaux. Paris 1807, N°. 33.

4) DE ROSSEL. l. c., pag. 145. Bei LABILLARDIÈRE haben diese Inseln keine Erwähnung gefunden.

Inseln [Ajawi und Aifondi] passirte [1]). Als am 15. zum erstenmale die Nordküste von Neu-Guinea gewahrt wurde, gerieten die Schiffe in eine kräftige Strömung, die D'ENTRECASTEAUX zu der irrtümlichen Annahme verleitete, dass entweder ein riesiger Fluss in die Geelvink-Bai münden oder eine Meerenge in dieser Gegend die Nord- mit der Südküste verbinden müsse. Nachdem das Vorwärtskommen durch stürmisches Wetter, das vom 17. bis zum 19. währte, sehr erschwert worden war, vermochte man sich am Mittage des letztgenannten Tages dem Kap der Guten Hoffnung, dessen Breite zu 0° 19′ 5″ S. bestimmt wurde, zu nähern. Da von der anfänglich beabsichtigten Durchsegelung der Sélé-[Galewo-]Strasse der herrschenden Südwinde wegen abgesehen werden musste, schlug D'ENTRECASTEAUX am 23. den Weg durch die Sagewin-Strasse ein. Nachdem am 25. die Boo-, am 26. die Kanari-Inseln passirt worden waren, kam Ceram am 29. in Sicht. Er währte aber noch bis zum 6. September, ehe das Geschwader seine Anker auf der Reede von Amboina fallen lassen konnte [2]). Der für die Erholung sehr notwendige Aufenthalt währte bis zum 13. Oktober, worauf die Expedition sich anschickte, Australien mit Neu-Guinea zum zweitenmale zu umkreisen.

Zunächst wurde wiederum Van Diemensland [Tasmania], dann die Tonga- und weiter die Salomo-Inseln besucht, die am 8. Juni 1793 verlassen wurden; drei Tage darauf kam das Kap Délivrance in Sicht [3]); am 12. wurde die Insel Piron [4]) entdeckt, worauf die Schiffe am nächsten Tage im Laufe des Nachmittags in die Nähe der Renard-Inseln gelangten, deren westlichste Spitze zu 10° 52′ 40″ S., 150° 48′ 12″ E. v. Par. bestimmt wurde [5]). Nachdem am 14. das Kap Henry, das Ostkap der entdeckten Insel Saint-Aignan [6]), gerundet worden war, wurde die Fahrt längs der Nordküste dieser Insel fortgesetzt. Als man nun gegen $1^1/_2{}^h$ p. m. die Westspitze [Ebola] hinter sich hatte, kamen die Boynes-Inseln in Sicht [7]), worauf D'ENTRECASTEAUX zu der Überzeugung kam, dass die „Terres de la Louisiade" nichts anderes als eine Anhäufung von Inseln sei (Fig. 37). Am 15. wurde an der westlichsten Bonvouloir-Insel vorbeigesegelt [8]). Der nunmehr unternommene Versuch mitten in den Louisiade-Archipel hineinzugelangen, misslang aber, da man alsbald eine Sandbank gewahrte, die zur Umkehr zwang. Als die Schiffe in der Frühe des 16. an der nördlichsten Bouvouloir-Insel vorbeisegelten, stiess ein Kanu vom Strande

---

1) DE ROSSEL. I., pag. 147. — LABILLARDIÈRE sagt (l. c., pag. 277, 278), dass an dem genannten Tage eine kleine Insel gesichtet worden sei, die nahe bei Neu-Guinea und 25 km. östlich von der Providence-Insel unter 0° 18′ 48″ S., 133° 8′ 47″ E. Par. läge. Diese Angabe beruht auf einem Irrtum. Sie wird denn auch weder von DE ROSSEL erwähnt, noch hat sie einen Platz in dem Atlas von BEAUTEMPS-BEAUPRÉ (Karte N°. 32) gefunden.

2) DE ROSSEL. I., pag. 155—166., LABILLARDIÈRE. I., pag. 291—368.

3) DE ROSSEL. I., pag. 403. Dieses Vorgebirge wird jetzt als Nordost-Kap bezeichnet und liegt nach der Angabe von SIR WILLIAM MACGREGOR auf der kleinen Insel Diama, die sich an der Nordostecke von der Rossel-Insel erhebt. (Ann. Report on British New-Guinea. 1st July 1892—30th June 1893, p. 5).

4) Zu Ehren des Malers dieses Namens, der sich an Bord der „Recherche" befand. E. T. HAMY (Études historiques et géographiques. Paris 1896, p. 377—391) lässt ihn zu Batavia sein Ende finden, was aber nach den Mitteilungen von P. A. LEUPE nicht richtig ist. (De Fransche schilder Piron te Batavia. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) I. 's Gravenhage 1877, p. 188—191).

5) Nach dem Chirurgien-major RENARD an Bord der „Recherche" benannt. Der einheimische Name für die Hauptinsel ist Kimuta.

6) Nach FRENAY DE SAINT-AIGNAN, Leutnant auf der „Recherche". In neuerer Zeit ist der einheimische Name Misima gebräuchlicher geworden.

7) Nach DE BOYNES, élève, fait enseigne, auf der „Recherche". Auf der Karte N°. 27 des Atlas von BEAUTEMPS-BEAUPRÉ war diese Gruppe unter dem Namen Isles Deboyne eingetragen worden und ist unter diesem auf alle Karten übergegangen. Die grösste, Deboyne-Insel genannt, heisst bei Eingeborenen Pana Èt, meistens Pannaet geschrieben.

8) Nach ACHARD DE BONVOULOIR, élève fait enseigne, auf der „Recherche".

ab und näherte sich der „Espérance", keiner der Insassen wagte es aber an Bord zu kommen. Bereits um $9^1/_2$ Uhr vormittags tauchte eine der La Seinie-Inseln auf, denen im Laufe des Nachmittags noch andere Eilande in WSW. und endlich die hohen Landmassen der D'Entrecasteaux-Inseln folgten.

Am Morgen des 17. wurde zunächst auf das Kap Pierson, 9° 55′ 10″ S., 148° 54′ 48″ E. v. Par., zugesteuert [1]), um nach dessen Umschiffung die Wahrnehmung zu machen, dass

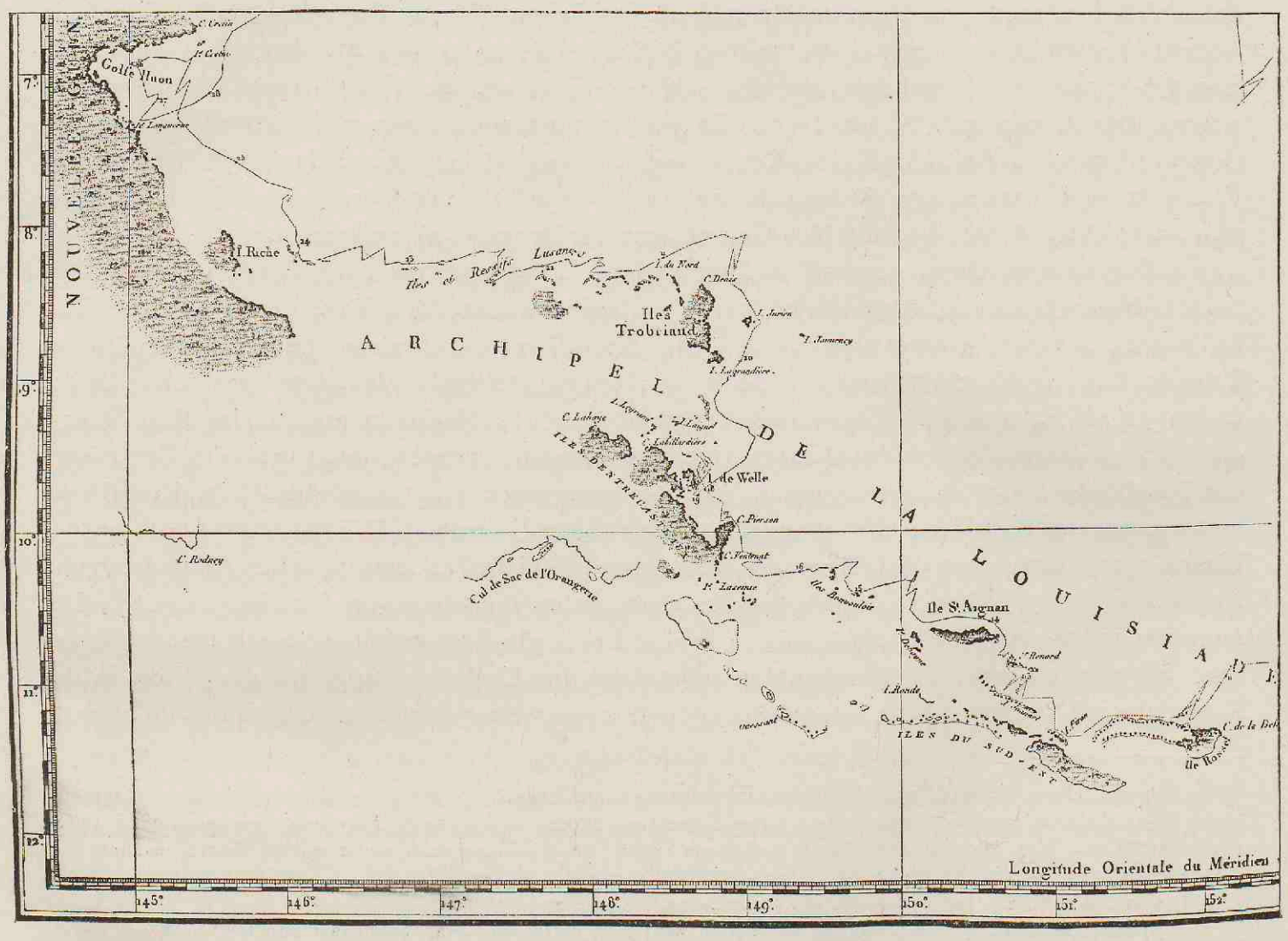



Fig. 37.

gen Süden die Küste sich allmählich verlor. In der Nähe dieses Vorgebirges wurden zwei Kanus bemerkt. Das eine ruderte der „Espérance" entgegen, die darauf mit Steinen beworfen wurde, ohne dass jemand Verletzungen davontrug. Einige Gewehrschüsse genügten, um den Eingeborenen zu einem fluchtartigen Rückzuge zu verhelfen.

1) Nach PIERSON, Astronom und Almosenier an Bord der „Recherche". Mit seinem Namen wurde das Nordostkap (Babaelinai der Eingeborenen) der erst viel später als solche erkannten Insel Normanby [Duau] bezeichnet, das aber heutigentags Duluna-Spitze genannt wird. Das Südostkap wurde zu Ehren von LOUIS VENTENAT, Chanoine regulier der „Recherche", Kap Ventenat (Karitahua der Eingeborenen) genannt.

Durch die Strömung nach Norden abgetrieben, befand man sich am 18. am Eingang einer Meerenge [1]), in der die Insel Goulvain [2]) entdeckt wurde. Die nordöstlich davon liegende Isle de Welle [3]) wurde erst im Laufe des 19. passirt. Beim Weiterfahren [4]) bemerkte man im Westen eine Anzahl kleiner, niedriger Eilande, die Legrand- [5]) und Leignel-Inseln [6]), die JOHN MORESBY unter dem Namen Amphlett-Gruppe zusammengefasst hat. Am weitesten nach Westen wurde das Kap Lahaye [7]), die Nordspitze der Goodenough-Insel [Dauila], und näher liegend das Kap Labillardière [8]), die Nordspitze der Fergusson-Insel [Moratau], bemerkt. Im Norden tauchte bald darauf die niedrige Lagrandière-Insel auf [9]). Als nach einiger Zeit eine Insel beobachtet wurde, die höher als die übrigen erschien, Jurien genannt [10]), beschloss D'ENTRECASTEAUX zwischen dieser und der im Osten entdeckten Jouvency-Insel [11]) hindurchzusegeln. Nachdem dies geglückt war, wurde Nordwestkurs eingeschlagen, um die neuentdeckten Eilande, Trobriand-Inseln genannt [12]), näher kennen zu lernen. Das Nordkap der grössten [Kiriwina] erhielt den Namen Kap Denis [13]), dessen Lage zu 8° 24′ S., 148° 43′ 37″ E. v. Par. bestimmt wurde. Sie wurden im Laufe der Nacht umschifft und am Morgen des 21. an den Iles du Nord [14]) vorbeigefahren. Im Laufe des folgenden Tages ging es an den niedrigen Lusançay-Inseln [15]) vorbei, an deren Riffen die Brandung wütete, und ebenso musste am 23. fortwährend Riffen ausgewichen werden, die jetzt unter dem Namen D'Entrecasteaux-Riffe bekannt sind.

Nachdem am Morgen des 24. ein sehr hohes, von Süd nach Nordwest sich ausdehnendes und dem Festlande von Neu-Guinea angehörendes Gebirge [16]) entdeckt worden war, wurde im Westen eine Insel von mittlerer Höhe bemerkt, die den Namen Riche erhielt [17]) und deren Nordspitze zu 8° 2′ S., 145° 37′ 20″ E. v. Par. bestimmt wurde (Fig. 37). Erst JOHN MORESBY blieb es vorbehalten im Jahre 1874 den Nachweis zu liefern, dass sie einen Teil des Festlandes bildet, aber es war nicht gerechtfertigt, dass er den von D'ENTRECASTEAUX gegebenen Namen unterdrückte und das am meisten vorspringende Vorgebirge Ward Hunt-Kap nannte [18]).

Während der Weiterfahrt in WNW. entschwand das Land den Blicken, und es begann

---

1) Dawson-Strasse.

2) Bekannter unter dem einheimischen Namen Dobu. GOULVAIN war maître d'équipage auf der „Recherche".

3) Nach SINGLER DE WELLE, Unterleutnant auf der „Recherche". Der einheimische Name lautet Sanaroa.

4) C. F. BEAUTEMPS-BEAUPRÉ. Atlas du Voyage de Bruny D'Entrecasteaux. Paris 1807, N°. 28.

5) Nach LE GRAND, enseigne an Bord der „Espérance". Die Legrand-Insel besteht in Wirklichkeit aus den Inseln Wawiwa und Jabwaia [Yabwaia oder Bogeta].

6) Nach LEIGNEL (nicht LAIGNEL wie auf allen Karten steht), enseigne auf der „Espérance". Der einheimische Name der Leignel-Insel ist Wamea.

7) Nach LA HAYE, jardinier-botaniste, auf der „Recherche".

8) Nach JACQUES JULIEN DE LABILLARDIÈRE, Naturforscher an Bord der „Recherche".

9) Nach LA GRANDIÈRE, Leutnant auf der „Espérance". Der einheimische Name lautet Wakuta [Vakuta].

10) Nach JURIEN DE LA GRAVIÈRE, Volontär auf der „Espérance". Der einheimische Name ist Kitawa oder Nowau.

11) Nach JOUVENCY, ingénieur-géographe auf der „Espérance". Der einheimische Name ist Iwo.

12) Nach DENIS DE TROBRIAND, Leutnant an Bord der „Espérance". Heutzutage werden diese Inseln, nach der grössten, Kiriwina-Gruppe genannt.

13) Nach dem eben erwähnten DENIS DE TROBRIAND. Der einheimische Name ist Bomatu.

14) Die grösste dieser Inseln wird auch heute noch als North Island, Kadai der Eingeborenen, bezeichnet.

15) Nach DE LUSANÇAY, Leutnant auf der „Espérance".

16) Es war dies das Owen Stanley-Gebirge.

17) Nach dem Naturforscher C. A. G. RICHE, der sich auf der „Espérance" befand.

18) JOHN MORESBY. Discoveries and Surveys in New-Guinea and the Dentrecasteaux Islands. London 1876, p. 275.

die Einfahrt in den Huon-Golf [1]) sich zu vollziehen. Am 26. Juni herrschte trübes Wetter, aber bald nach Tagesanbruch kam die Ostküste von Neu-Guinea wieder in Sicht. Am Nachmittage des 27. wurde das Kap Longuerue [2]), 7° 22′ S., 145° 3′ 22″ E. v. Par., und bald darauf eine Gruppe wenig hoher Eilande, die Longuerue-Inseln bemerkt, in deren Nähe das Geschwader durch Windstillen zurückgehalten wurde. Im Laufe der Nacht wurde der Huon-Golf durchquert, worauf die Schiffe am folgenden Mittage unter 7° 8′ 20″ S., 145° 32′ E. v. Par., $8^1/_2$ lieues vom Kap Crétin entfernt [3]), gelangten. Hinter diesem erhoben sich in Staffeln ansteigende Berge, deren Gipfel in den Wolken verschwanden [4]). Nachmittags gegen 3 Uhr erhob sich eine schwache Brise aus ESE., mit deren Hülfe man sich drei kleinen, niedrigen, $1^2/_3$ lieues südöstlich vom Kap Crétin liegenden Inseln zu nähern vermochte [5]). Sie wurden Crétin-Inseln genannt, ein Name, der seit Ende des vorigen Jahrhunderts dem einheimischen Tami hat weichen müssen.

Nachdem am 29. das Kap King William in Sicht gekommen war, wurde mit NW-Kurs darauf zugesteuert. Bald tauchte auch die Rook-Insel [Umboi] auf, und nun wurde an den im Süden von ihr liegenden, niedrigen Inseln [6]) vorbeigesegelt, um aus der Dampier-Strasse herauszukommen. Die Insel Dingen blieb dabei an Steuerbordseite liegen. Auf der Weiterfahrt war man bei Annäherung an das Kap Gloucester auf Neu-Britannien [Neu-Pommern] Zeuge eines absonderlichen Schauspiels, darin bestehend, dass sich ein vulkanischer Ausbruch auf dem der Küste zunächst liegenden Eiland vollzog [7]). Mächtige Rauchmassen entstiegen dem Gipfel des Berges, während ein Lavastrom sich in Gestalt von Kaskaden nach dem Meere zu ergoss [8]).

Im Laufe des Nachmittags konnte das Kap Gloucester gerundet werden, aber die Riffe zwangen das Geschwader von der Küste abzuhalten und einen mehr nördlichen Kurs einzuschlagen. Am folgenden Tage wurde in NE. eine ziemlich hohe Insel bemerkt, der man sich am 1. Juli nähern konnte und die den Namen Mérite erhielt [9]). Nach dem Passiren derselben gelangte man südlich von einer anderen, ebenfalls ziemlich hohen Insel, die Deslacs genannt wurde [10]). Eine dritte wurde als Forestier [11]) und schliesslich einige kleinere, die am weitesten nach Norden lagen, als Isles du Nord [12]) bezeichnet. Die ganze, wie wir wissen (p. 93), bereits von TASMAN gesehene Gruppe wurde unter dem Namen Isles Françaises zusammengefasst (Fig. 38) [13]).

---

1) Zu Ehren des am 6. Mai 1793 verstorbenen Kommandanten der „Espérance" HUON DE KERMADEC.

2) Nach DE LONGUERUE, élève fait enseigne, an Bord der „Recherche".

3) Nach DE CRÉTIN, Leutnant an Bord der Recherche. Das Kap liegt jedoch nicht auf dem Festlande von Neu-Guinea, sondern ist, wie G. E. G. FREIHERR VON SCHLEINITZ im Jahre 1886 ermittelte, die Südspitze der Insel Nusing.

4) Damit waren die Rawlinson-Berge gemeint.

5) Es sind dies die Inseln Kalal, Wonam und Djan [Ndjan]. Die Lage der letzterwähnten wurde zu 6° 47′ 45″ S., 145° 29′ 40″ E. v. Par. bestimmt. Sie liegt in Wirklichkeit unter 6° 45′ S., 147° 54′ E. Gr.

6) Es sind dies die Siasi- oder Lage-Inseln.

7) Es ist dies die Ritter-Insel, auf der Karte N°. 30 des Atlas von BEAUTEMPS-BEAUPRÉ als I. du Volcan bezeichnet.

8) LABILLARDIÈRE. II., pag. 285.

9) Nach MÉRITE oder DUMÉRITE, Volontär an Bord der „Recherche".

10) Nach CHARLES FRANÇOIS HYPPOLITE DESLACS, Volontär auf der „Recherche". Der einheimische Name lautet Unea.

11) Nach JEAN FRANÇOIS FORESTIER, Volontär auf der „Recherche". Der einheimische Name ist Mundu.

12) Die Nord-Insel wurde später auch eine zeitlang Gipps-Eiland genannt. Der einheimische Name ist Naraga.

13) Die im Bismarck-Archipel allgemein gebräuchliche, aber unschöne Bezeichnung French-Inseln stammt noch aus einer Zeit, in der man nur englische Seekarten kannte.

Als die Schiffe bei Sonnenaufgang die Ostspitze der Deslacs-Insel gewahrten, tauchte am Horizont zugleich eine neue Inselgruppe auf. Da Windstille das Vorwärtskommen stark beeinträchtigte und eine südliche sowie eine westliche Strömung ein zeitweiliges Abtreiben verursachte, so konnte erst am 3. Juli die Fahrt in östlicher Richtung wieder aufgenommen werden. Bei dieser Gelegenheit bemerkte man einige „Inseln", die die Namen Willaumez [1]), Raoul [2]) und Gicquel [3]) erhielten (Fig. 38). In Wirklichkeit hatte man es aber, wie erst spät erkannt wurde, wenn von den Beobachtungen TASMAN's abgesehen wird, mit Bergen zu tun,

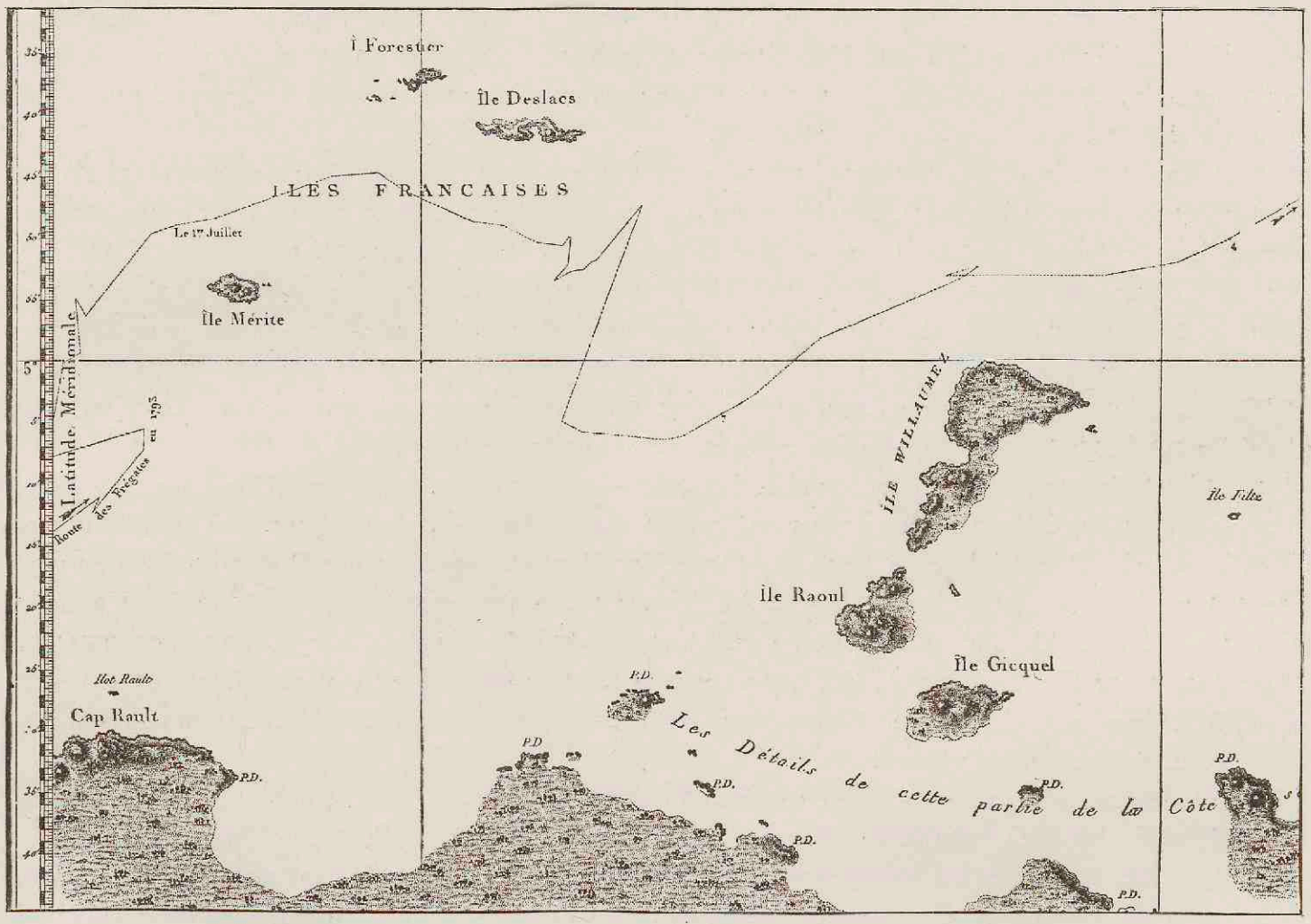



Fig. 38.

die einer sehr flachen, zu Neu-Pommern gehörenden Halbinsel aufgesetzt sind [4]). Am 4. Juli wurde auf der Weiterfahrt erst die kleine Filtz- [5]) und darauf die Duportail-Insel [6]) entdeckt.

1) Nach WILLAUMEZ, Leutnant auf der „Recherche".

2) Nach JOSEPH RAOUL, erstem Steuermann auf der „Recherche".

3) Nach PIERRE GUILLAUME GICQUEL, zweitem Steuermann auf der „Recherche".

4) Noch im Jahre 1875 war G. E. G. VON SCHLEINITZ, gelegentlich der Fahrt der „Gazelle", ausserstande gewesen zu entscheiden, ob diese Berge auf Inseln oder auf einer Halbinsel lagen. Der Nachweis in dem letzteren Sinne gelang ihm erst im Jahre 1886.

5) Nach FILTZ, Volontär an Bord der „Espérance". Der Name ist daher nicht Fitz-Insel wie auf den modernen Seekarten steht.

6) Nach LA MOTTE DU PORTAIL, Leutnant auf der „Espérance". Die Eingeborenen nennen die Insel Lólobau.

Das im Westen davon liegende Vorgebirge erhielt den Namen Kap Deschamps [1]) und der über demselben sich erhebende Vulkan den Namen Pik Deschamps [2]). Das im Norden vorliegende Eiland wurde Ledanseur genannt [3]). Nur langsam kam das Geschwader am 5. vorwärts, wobei ab und zu die Duportail-Insel sowie die Küste von Neu-Pommern geschen werden konnte [4]). Nachts brach ein heftiger Sturm los und der begleitende Regen hielt noch bis zum Vormittage des 6. an. Kurz vor Sonnenuntergang, als das Geschwader sich SE. von der Duportail-Insel befand, gewahrte man nahe ihrem Westende drei kleinere Inseln, die im Verhältnis zu ihrem Umfange ungewöhnlich hoch erschienen [5]). Zu gleicher Zeit kamen die hohen Berge der Gazelle-Halbinsel auf Neu-Pommern in Sicht. Am 7. glaubte man noch eben vor Eintritt der Dunkelheit das Kap Stephens im Nordosten in 4° 11′ 15″ S., 149° 20′ E. v. Par. zu erkennen, ein Irrtum, den A. J. VON KRUSENSTERN veranlasste dem neuentdeckten Vorgebirge den Namen Lambert zu erteilen [6]).

Am 8. wurde im Schiffsrat beschlossen einen nordwestlichen Kurs einzuschlagen und darauf nach Java zu segeln. „Le vin qui nous restoit à bord, s'étoit aigri; nos farines étoient échauffées, et nous commencions à être dépourvus de toute espèce de provisions. La santé de nos équipages épuisée par les fatigues d'une navigation longue et pénible, exigeoit que nous puissions relâcher dans un pays qui nous offrît d'assez grandes ressources pour réparer leurs forces et pour nous approvisionner de nouveau" [7]). Dies waren die letzten Zeilen, die D'ENTRECASTEAUX niederschreiben sollte. Eine schwere Erkrankung nötigte ihn dem Flaggenkapitän DE ROSSEL das Kommando zeitweilig zu übertragen.

Am nächsten Morgen wurde die Sandwich-Insel erblickt, kurz vor Mittag tauchte Neu-Hannover auf, und am Vormittag des 10. kamen die Portland-Inseln in Sicht. Um die Molukken möglichst schnell erreichen zu können, wurde der Beschluss gefasst die Route im Norden von den Admiralitäts-Inseln einzuschlagen. Am Morgen des 12. passirten die Schiffe La Vandola und Los Reyes. Als am 16. angesichts der Anachoreten der Zustand von D'ENTRECASTEAUX, der sowohl am Skorbut, als an der Dysenterie litt, besorgniserregend wurde, fasste DE ROSSEL den Beschluss zunächst nach Waigëu zu segeln, doch verschied D'ENTRECASTEAUX bereits am 20. unter heftigen Delirien.

Vom 22. bis 30. Juli liessen die Schiffe sich infolge von Windstillen treiben und lagen am Mittage des letzterwähnten Tages unter 0° 21′ S., 137° 3′ 1″ E. v. Par. Zwei Tage später tauchten die Anhöhen im westlichen Teile von Supiori (Schouten-Inseln) auf. Am 3. August passirte man die Kleine Providence-Insel [Aifondi] und am 5. wurde am Eingang des Geelvink-Busens vorbeigesegelt. Nachdem erst am 10. die Mios Su [Amsterdam und Middelburg] in Sicht gekommen waren, erreichte das Geschwader am 13. die Nordküste von Waigëu. Als Ankerplatz wurde die Durchfahrt bei der Insel Bon [Boni] gewählt [8]). An Bord der „Espérance"

---

1) Nach DESCHAMPS, Naturforscher an Bord der „Recherche".

2) Es ist dies der Nord-Sohn, Likuruanga der Eingeborenen.

3) Kakolan der Eingeborenen, auch Heath-Insel genannt.

4) DE ROSSEL. l. c., pag. 439.

5) Es sind dies die Inseln May und Anna, während die dritte noch unbenannt ist.

6) Nach HENRI DE LAMBERT, Volontär an Bord der „Recherche", der es aber später noch bis zum russischen Senator bringen sollte. (KRUSENSTERN. Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1827, p. 454).

7) DE ROSSEL. l. c., I. pag. 439.

8) Diese Meerenge wird, wie DE ROSSEL mitteilt (l. c. I., pag. 460), von den Eingeborenen Boni Soinè genannt.

gab es 30 Skorbutkranke und auf der „Recherche" war die Zahl nicht viel geringer. Sie waren die ersten, die, nachdem die Anker am 18. gefallen waren, gelandet wurden.

Am 20. übernahm der verhasste D'HERMINY D'AURIBEAU, der seit dem Tode von HUON DE KERMADEC die „Recherche" geführt hatte, als Dienstältester die „Espérance" und damit zugleich den Oberbefehl, während DE ROSSEL auf die „Recherche" überging. Nachdem die Kranken sich einigermassen erholt hatten, wurde die Fahrt am 27. fortgesetzt [1]) und am folgenden Tage die Westküste von Waigëu erreicht. Am 3. September lief das Geschwader in die Kajeli-Bai auf der Insel Buru ein, um hier bis zum 15. liegen zu bleiben [2]). Der Postenhalter ARIE COOMANS, der als HENRY COMMENS bezeichnet wird, leistete alle erdenkliche Hülfe.

Nachdem am 19. Oktober endlich die Ankunft in der Surabaja-Strasse an der Westküste von Madura erfolgt war, wurde ein Offizier nach der Stadt gesandt, um die Erlaubnis zum Ankern auf der Reede einzuholen. Vergebens harrte man an Bord auf seine Rückkehr und es tauchte der Gedanke auf, dass zwischen Frankreich und Holland Krieg ausgebrochen sei. „Néanmoins nous avions lieu d'espérer, d'après le contenu de la lettre des états généraux, dont M. DE TROBRIAND étoit chargé, que le gouverneur de Sourabaya [3]) consentiroit à nous recevoir dans le port, comme des vaisseaux neutres qui, venant de faire une campagne pour l'accroissement des connoissances humaines, ne devoient prendre aucune part aux querelles qui pouvoient agiter les deux nations", schreibt DE ROSSEL [4]). Da inzwischen der Zustand der Mannschaft bedenklicher geworden war — $^2/_3$ derselben litt an Dysenterie — und es auch an Wasser, sowie an Lebensmitteln zu fehlen begann, sandte man am 23. abermals einen Offizier nach Surabaja.

Am Vormittage des 25. traf endlich ein Brief von DE TROBRIAND ein, der die Mitteilung von dem Ausbruch des Krieges enthielt und ferner, dass die Behörden von Surabaja ihm nicht eher die Rückkehr an Bord seines Schiffes gestatten würden, bis nähere Anweisungen aus Batavia eingetroffen seien. Bereits in der darauf folgenden Nacht konnte DE TROBRIAND persönlich die Nachricht von der Genehmigung des Gesuches überbringen. Der Generalgouverneur hatte ausserdem noch befohlen die Schiffe mit dem Notwendigsten zu versehen.

Am 27. fielen die Anker auf der Reede, worauf noch ein trauriges Nachspiel folgte, über das besonders RICHE [5]) und LABILLARDIÈRE [6]) nähere Einzelheiten mitgeteilt haben. Anfänglich genossen die Teilnehmer der Expedition eine gewisse Freiheit der Bewegung. Sie erhielten die Erlaubnis an Land zu gehen und durften selbst Ausflüge in die Umgebung unternehmen; auch war die Aufnahme, die ihnen zuteil wurde, gastfreundlich. Dies alles änderte sich plötzlich, als am 29. November die Bekanntmachung erlassen wurde, dass ausser D'AURIBEAU nur den Kranken der Verbleib auf dem Lande zugestanden wurde.

---

1) Der Aufenthalt wurde zu einer genauen Aufnahme von Bon und der gegenüberliegenden Küste von Waigëu benutzt. (C. F. BEAUTEMPS-BEAUPRÉ. Atlas du Voyage de Bruny Dentrecasteaux. Paris 1807, N°. 34).

2) C. F. BEAUTEMPS-BEAUPRÉ. Atlas l. c., N°. 35.

3) Sein Name ist ANTON BARKEIJ.

4) l. c. I., p. 517. — In der Tat hatte die Indische Regierung, einem Beschlusse der Generalstaaten Folge leistend, ihre Beamten am 17. April 1792 angewiesen, den beiden französischen Schiffen Hülfe zu gewähren. (J. A. VAN DER CHIJS. Nederlandsch-Indisch Plakaatboek. XI. Batavia 1893, p. 415—416).

5) G. CUVIER. Éloge du Citoyen Riche. Rapport général des Travaux de la Société Philomathique de Paris par SILVESTRE. Paris. An VI. [1798], p. 218.

6) Relation .... l. c. II., pag. 319.

Am 21. Dezember trat eine wesentliche Milderung dieser Bestimmungen ein. Mannschaften, Offiziere und Gelehrte waren in zwei grosse, feindliche Lager getrennt, und P. A. LEUPE schreibt diesem Umstande auch das Verfahren der holländischen Behörden zu, die in ihrem Herzen — ebenso wie D'AURIBEAU — ausgesprochene Gegner der Republik waren [1]). Eine Verschärfung erfuhr dieses Verhältnis dadurch, dass nachdem D'AURIBEAU unter den zum Stabe gehörigen Personen nur seine Gesinnungsgenossen dem Gouverneur genannt hatte, um zu dessen Tafel gezogen zu werden, die Zurückgesetzten ihren Gefühlen in unhöflichen und beleidigenden Äusserungen Luft machten.

Am 19. Februar holte D'AURIBEAU zu einem Hauptschlage aus. Nachdem ihm 60 Mann holländischer Hülfstruppen zur Verfügung gestellt worden waren, forderte er dem gesamten Personal des Geschwaders den Eid auf den gar nicht mehr existirenden König ab, liess die Flagge der Bourbonen hissen und heftete sich selbst die weisse Kokarde an. Alle Verdächtigen wurden in Haft abgeführt und die ihm unbequemen Gelehrten und Offiziere, wie LE GRAND, WILLAUMEZ, LAIGNAT, RICHE, LABILLARDIÈRE, VENTENAT und PIRON nach Samarang verschickt, wo sie am 11. März eintrafen. Hier wurde auf Veranlassung von D'AURIBEAU eine Durchsuchung ihrer Effekten vorgenommen und LABILLARDIÈRE seiner Sammlungen beraubt. Als die genannten später nach Batavia gelangten, wurden sie in den Forts von Angké und Tangerang internirt.

RICHE ging am 3. Juli 1794 mit einem Transport gefangener Franzosen nach Mauritius ab, kehrte aber nochmals nach Batavia zurück, um den vergeblichen Versuch zu machen seine Sammlungen zurückzuerhalten. Hierauf trat er die Heimfahrt an, starb bald nach seiner Ankunft am 19. Fructidor, An V. LABILLARDIÈRE hatte die Erlaubnis erhalten am 9. Germinal, An III zurückzukehren. Seine später in englische Hände gefallenen Sammlungen wurden ihm wieder zugestellt [2]).

Inzwischen war D'AURIBEAU auf Samarang gestorben. Wie das Gerücht wollte, hatte er sich selbst vergiftet. DE ROSSEL trat, als der nächste im Range, seine Erbschaft an, hatte aber das Unglück auf der Heimfahrt in die Gefangenschaft der Engländer zu geraten, wobei zugleich sämtliche Papiere der Expedition beschlagnahmt wurden, die erst später freigegeben sind.

Von den 219 Personen, die auf den beiden Schiffen Brest verlassen hatten, waren 89, darunter die meisten auf Java, gestorben.

**John Hayes** 1793—94.

Anfang Januar 1793 sandte die Regierung von Bengalen die beiden Kompanieschiffe

---

1) De Fransche Schilder Piron te Batavia 1794. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) I. 's Gravenhage 1877, p. 188. Noch am 7. März 1806 schrieb B. T. VON LIEBEHERR aus Batavia, dass man dort „geen Reformes begeerde". (W. VAN GOLTSTEIN. Koloniale Politiek. De Gids. (3) XVII. Amsterdam 1879. Deel II, p. 241).

Die niederländischen Akten über diese Angelegenheit sind meines Wissens bisher nicht veröffentlicht worden, doch heisst es in einer zeitgenössischen Korrespondenz aus Java, dass D'AURIBEAU die Regierung gegen seine eigenen Landsleute aufgestachelt und zu einer schlechten Behandlung veranlasst habe. Damit ist aber der Nachsatz nicht in Übereinstimmung, der besagt, dass der Gouverneur, weit entfernt die barbarische Handlungsweise D'AURIBEAU's zu billigen, sich begnügt habe die Schiffe mit Beschlag zu belegen und den Matrosen die Rückkehr in ihr Vaterland zu gestatten. (Nieuwe algemeene Konst- en Letterbode. VI. Haarlem 1796, p. 39., siehe auch IV. 1795, p. 29—32).

2) ÉDOUARD BONNET. Les collections de l'expédition envoyée à la recherche de La Pérouse d'après des documents inédits. Association française pour l'avancement des sciences. Compte rendu de la 20me session. Congrès de Marseille 1891. II. Paris 1892, p. 488—492.

„Duke of Clarence" und „Duchess of Clarence" von Calcutta aus, wie es hiess zu Vermessungszwecken, tatsächlich aber um eine Kolonie in der Doré-Bai am Geelvink-Busen zu gründen. Aller Wahrscheinlichkeit nach war das Unternehmen durch die Berichte von THOMAS FORREST (1775), der von dort Muskatnüsse mitgebracht hatte, veranlasst worden. Die nachfolgende Darstellung beruht ausschliesslich auf niederländischen Quellen [1]), da es bisher nicht geglückt ist eingehendere Mitteilungen über diese Fahrt in englischen Schriften aufzufinden. Die beiden Schiffe müssen sich unterwegs getrennt haben, denn zunächst ist lediglich von dem „Duke of Clarence" die Rede, der von JOHN HAYES befehligt wurde. Ausser 40 Matrosen hatte er eine aus 3 Unteroffizieren und 60 Sipoys bestehende Besatzung unter dem Kommando des Hauptmanns J. W. COURT nebst 30 Kanonen an Bord.

Nach einer fast 8 Monate währenden Fahrt wurde in die Doré-Bai eingelaufen, wo man in der Nähe einer kleinen Insel [Mios Mapi] eine kleine, von einem Flüsschen durchschnittene Strandebene auffand, in deren Nähe 4 papuanische Häuser lagen. Hier wurde ein von Palisaden umgebenes Blockhaus errichtet, das den stolzen Namen Fort Coronation und eine aus 20 Sipoys bestehende Besatzung erhielt [2]). Die Kolonie wurde New Albion getauft, während aus der Doré-Bai eine Restoration Bay gemacht wurde.

Etwa drei Monate später verliess HAYES den Ort unter Mitnahme von Massoi, Tripang und Paradiesvögeln, in der Absicht zurückzukehren und alsdann die Familien der im Fort untergebrachten Mannschaft mitzubringen. Erst kurz vor seiner Abreise traf auch die „Duchess of Clarence" ein.

Gegen Mitte November erfolgte seine Ankunft in der Bai von Kajeli (Insel Buru), wo er 42 Tage blieb und sich, ohne seine Rechnung beglichen zu haben, wieder entfernte [3]). Hierauf entschwand er dem Gesichtskreise der holländischen Behörden [4]), um am 29. April 1794 in der Bai von Kupang auf Timor wieder aufzutauchen. Der Gesundheitszustand der

---

1) P. A. LEUPE. Captain John Mc Cluer en zijne verrichtingen om de Oost 1790—1795. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) I. 1877, p. 255, 256, 266, 268, 269, 275—278.

A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 336.

2) Damit wird zugleich die Ansicht, dass die Gründung zwischen 1798 und 1803 erfolgt sei, widerlegt. (Nieuw-Guinea .... in 1858. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (2) V. 1862, p. 77). — LENGEVELD VAN HEMERT will Reste einer Befestigung auf der Insel Manaswari, ebenfalls in der Doré-Bai liegend, gesehen haben, die er auf jenes englische Unternehmen zurückführt. Auch P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA nimmt an, dass dort das Fort gelegen habe und zwar auf Grund von Mitteilungen des Deserteurs DE OROUS. (Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 20 Anm., 226). HAGA gelang indessen der Nachweis (l. c., pag. 350, 351), dass die Niederlassung sich wirklich auf dem Festlande befunden hat, und meiner Ansicht nach kann die Stelle nur dort gesucht werden, wo jetzt das Dorf Kwawi liegt.

3) Sie wurde von MAC CLUER beglichen, „um die Ehre der englischen Nation zu retten". (P. A. LEUPE. l. c., pag. 255).

4) Wie CH. R. LOW (History of the Indian Navy. I. London 1877, p. 250) mitteilt, ging HAYES nach Van Diemensland, wo er den Derwent-Fluss (Rivière du Nord von D'ENTRECASTEAUX) aufnahm. Die weitere Behauptung, dass er auch die SE-Küste von Neu-Guinea, die SW-Küste von Neu-Kaledonien u. s. w. besucht habe, kann nicht der Wahrheit entsprechen. Jemand, der Ende Dezember von Buru absegelt und drei Monate später auf Timor eintrifft, kann in der Zwischenzeit unmöglich viel weiter als bis Tasmania gekommen sein. Wenn LOW ferner sagt, dass die Aufnahmen grösstenteils verloren gegangen seien, da das Schiff, das die Manuskripte mitnahm, von den Franzosen genommen wurde, so erscheint es wunderbar, dass gerade die Karte des Derwent-Flusses gerettet wurde.

MATTHEW FLINDERS (Voyage to Terra Australis. I. London 1814, p. XCIV) nimmt als feststehend an, dass HAYES Kenntnis von der D'ENTRECASTEAUX'schen Entdeckung gehabt und dass er ihm in der Veröffentlichung habe zuvorkommen wollen, was ja in der Tat geglückt ist. Trotz der allgemein auch von den Engländern anerkannten Priorität des von D'ENTRECASTEAUX dem Flusse gegebenen Namens (WILLIAM HOWITT. The History of Discovery in Australia, Tasmania, and New Zealand. I. London 1865, p. 151), hat man den Namen Derwent beibehalten, „par la raison fort simple que les compatriotes de Hayes ont seuls profité des découvertes du navigateur français", wie J. DUMONT D'URVILLE sagt (Voyage de la corvette l'Astrolabe. Histoire du Voyage. V. Paris 1833, p. 44).

Mannschaft war so zerrüttet, dass 3 Leute zurückgelassen werden mussten und HAYES sich 5 Matrosen zur Hülfeleistung ausbat mit dem ausdrücklich gegegebenen Versprechen, sie in Batavia wieder abzusetzen.

Wie aus einem Schreiben der Indischen Regierung vom 31. Januar 1795 hervorgeht, hat HAYES, der überhaupt eine recht zweifelhafte Persönlichkeit gewesen zu sein scheint, sein Versprechen nicht eingelöst. Ebensowenig war er nach Calcutta, sondern nach Macao gesegelt, wo er am 17. Juli JOHN MAC CLUER, der gerade im Begriff war von dort abzureisen, beauftragte, Lebensmittel nach New Albion zu befördern [1]).

Endlich traf HAYES auch in Calcutta wieder ein, wo man ihn bereits verloren geglaubt hatte. In einem Bericht aus dem Jahre 1797 über Bengalen, datirt vom 31. Dezember 1795, heisst es, der Kapitän JAN CRAAY, der auf der „Schagen" von Calcutta gekommen war, habe von dem Residenten CITTERS gehört, dass das englische Ministerium seine Unzufriedenheit darüber ausgesprochen habe, dass HAYES die 15 Sipoys in Doré gelassen und dass ihm befohlen worden sei, sie zurückzubefördern und die Kolonie aufzugeben. Gegenüber der Bemerkung, dass HAYES überhaupt ohne Auftrag der Bengalischen Regierung gehandelt habe, weist HAGA (l. c., pag. 352) mit Recht darauf hin, dass jener doch gar nicht ohne deren Zustimmung über Offiziere und eingeborene Truppen hätte verfügen können.

**Thomas Wall** 1794.

THOMAS WALL unternahm im Jahre 1794 auf dem „Duke of Buccleugh" in Begleitung der Schiffe „Boddam" [2]), Kapt. JOHN JONES, und „Lord Macartney", Kapt. JAMES HAY, eine Fahrt nach China. Bei dieser Gelegenheit wurde am 24. August die Buccleugh-Untiefe in ca. 0° 42′ S., 130° 26′ E. entdeckt [3]).

**James Jackson** 1794.

Von der ersten Fahrt des „Carnatic", Kapt. JAMES JACKSON, nach China, die im Jahre 1794 durch die Pitt-Passage in den Stillen Ozean erfolgte, ist nur bekannt geworden, dass am 25. Dezember Pulu Merir [Megik] [4]) und darauf Pulu Anna [Bur oder Bun] [5]) gesichtet wurde [6]).

**Seton** 1794 und 1795.

Kapt. SETON unternahm im Jahre 1794 auf der „Helen" eine Fahrt nach China. Er durchfuhr die Gaman-Strasse, bestimmte die Länge der Pigot-Spitze [Ume] auf Waigëu zu 131° 18′ E. und passirte darauf die Ajau-Inseln, von denen die südlichste unter 0° 26′ N., 130° 57½′, bezw. 130° 18′ E. lag. Am 5. April fand er die von CARTERET entdeckte Untiefe wieder auf, die nach seinem Schiffe den Namen Helen's Shoal erhielt. Ihre Lage wurde zu 2° 50′ N., 131° 40¾′ E. bestimmt.

---

1) P. A. LEUPE. l. c., pag. 276.

2) Dieses Schiff scheint 1797 die Fahrt unter der Führung von GEORGE PALMER wiederholt zu haben, wie eine von diesem veröffentlichte Karte vermuten lässt. (Chart of the Ship Boddam's Track from the Strait of Allas to the Island of Bouro 1797. London Hydrogr. Office 1799).

3) The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 562, 563, 533.

JAMES HORSBURGH (India Directory. 4th ed. II. 1836, p. 555) verlegt diese Fahrt in das Jahr 1797. Es giebt übrigens noch eine andere Buccleugh-Untiefe, die östlich von Waigëu unter 0° 15′—0° 19′ S., 131° 28′—131° 32′ E. liegt.

4) Die Lage wurde zu 4° 18′ N., 132° 02′, bezw. 132° 34′ E. bestimmt.

5) Die Lage wurde zu 4° 39′ N., 132° 03′, bezw. 132° 14′ E. bestimmt.

6) The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 562—565.

Anfang Juli gelangte SETON auf einer Rückfahrt bis in die Nähe des Kaps der Guten Hoffnung. Nachdem am Abend des 3. sich ein starker ESE-Wind erhoben hatte, kam in der Frühe des folgenden Tages Jèf Njé [Mios Mansär] in Sicht, worauf alsbald unweit der Vansittart-Untiefe geankert wurde [1]).

Schliesslich erfährt man noch, dass SETON im folgenden Jahre abermals von Bombay nach China segelte, bei welcher Gelegenheit eine Begegnung mit JOHN MAC CLUER am 24. März unter 3° S., 132° E. stattfand [2]).

**John Mac Cluer** 1794—95.

Wir hatten MAC CLUER in dem Augenblicke verlassen, als er alle Brücken hinter sich abgebrochen und, unter Verzichtleistung auf seine Beförderung, auf den Palau-Inseln seine Hütten aufgeschlagen hatte. Nur allzubald sollte aber die Ernüchterung folgen. Nach seiner eigenen Angabe hatte der Boden seinen Erwartungen nicht entsprochen und zudem die Eingeborenen seine Ratschläge in den Wind geschlagen. Nach einem Aufenthalte von 13 Monaten begab er sich in einem offenen Boote nach Macao, wo er nach 19 tägiger Fahrt anlangte. Als er sich von den Anstrengungen dieser Reise erholt hatte, kaufte er eine Bark, namens „Venus", um sich nach den Palau-Inseln zurückzubegeben und seine Familie abzuholen.

Nachdem er am 17. Juli 1794 von JOHN HAYES den (p. 276) erwähnten Auftrag entgegengenommen hatte, segelte er am 24. desselben Monats ab. Er begab sich zunächst nach Manila, wo Mundvorrat eingenommen wurde, und setzte hierauf Kurs nach den Palau-Inseln, wo er seine Familie und andere Eingeborene an Bord nahm, um alsdann die Kolonie New Albion in der Doré-Bai aufzusuchen. Sie befand sich bei seinem Eintreffen in einem erbarmenswürdigen Zustande. Zwölf Personen waren bereits gestorben und die übrigen 14 waren durch Krankheit und Hungersnot so geschwächt, dass sie der Gnade der Eingeborenen überliefert waren [3]). Die immer noch auf der Reede liegende „Duchess of Clarence" hatte bereits HAYES für nicht mehr seetüchtig erklärt. MAC CLUER segelte daher bald nach seiner Ankunft wieder ab, um in Buru Materialien für die Wiederherstellung jenes Schiffes zu beschaffen. Nachdem ihm dieses geglückt war, wurde im November 1794 die Reede von Kajeli wieder verlassen. Während der Weiterfahrt wurde die „Venus" leck, so dass sie bei der Insel Gébé vor Anker gehen und hier 20 Tage liegen bleiben musste [4]). MAC CLUER benutzte den Aufenthalt zu einer Aufnahme der Insel [5]), augenscheinlich haben aber auch hier Besprechungen mit dem Prinzen NUKU oder einem seiner Vertreter stattgefunden.

Nach Doré zurückgekehrt, unterzog er zunächst die „Duchess of Clarence" einer Reparatur. Wie ein chinesischer Nakhoda, namens TAN TJENGAU, der Ternate am 29. Januar

---

1) Remarks of Captain SETON of the Helen, to the Northward of the Straits of New Guinea, and in Dampier's Straits. The Oriental Navigator. London 1861, p. 547—548., JAMES HORSBURGH. India Directory. 2d ed. 1817. II., p. 430 Anm., 437.

2) P. A. LEUPE. Captain John Mc. Cluer. l. c., pag. 257. Anm. 5.

3) P. A. LEUPE. Captain John Mc Cluer, p. 255. — Wie A. HAGA (l. c., pag. 343) mitteilt, waren zwei Galelaresen, namens RATO und USE, gegen August oder September 1794 auf DORÉ gewesen und hatten dort ein Blockhaus mit 5 Kanonen, aber ohne Besatzung vorgefunden. Auf der Reede lag eine Bark mit 2 Europäern, während die Mannschaft aus Schwarzen bestand.

4) Nach der eigenen Aussage von MAC CLUER. Es muss aber dahingestellt bleiben, ob dies nur eine Finte war.

5) JOHN MAC CLUER. Plan of the Island Geby. 1794. (0°—0° 15′ S., 129° 50′—130° 10′ E.). London 1795. Hydrogr. Office.

1795 verlassen hatte, aussagte, war die Ankunft MAC CLUER's in Begleitung eines anderen Schiffes, womit nur die „Resource" gemeint sein kann, am 27. oder 28. Februar erfolgt [1]). Als jener seinen Pass an Bord der „Venus" vorwies, wurde ihm erklärt, dass Prinz NUKU den Engländern das gesamte Papuanische Gebiet zum Geschenk gemacht habe [2]), und ausserdem wurde auf dem Pass die anmassende Bemerkung eingetragen: „neither will we permit any vessel belonging to the Dutch Moluccas to trade on this Coast with the Natives". Auf der „Venus" befand sich auch ein Tidorer, der behauptete ein Kapitän des Prinzen NUKU zu sein. Es wurde dem Chinesen nicht allein das Landen untersagt, sondern man beraubte ihn auch seiner ganzen Habe und befahl ihm sofort umzukehren. Der erwähnte Vermerk auf dem Pass ist datirt aus der Amberpōn-Strasse [3]) vom 2. März 1795 an Bord der Kreuzer „Resource" und „Venus" und unterzeichnet von THOMAS WATHIMBOURT und JOHN MAC CLUER.

Am 20. März verliess die „Venus" endgültig die Bai von Doré [4]), begegnete 4 Tage später an der Nordküste der von Bombay nach China bestimmten „Helen" unter Führung des Kapitän SETON und traf am 3. April auf der Insel Buru ein. Hier forderte ARIE COOMANS die Begleichung der Schuld und verwies MAC CLUER im übrigen nach Amboina, wo die Ankunft in der Bai unweit des Kap Nusanive am 5. April erfolgte [5]). Hier erhielt er vom Gouverneur den Befehl vor der Stadt vor Anker zu gehen, Hülfe könne ihm aber nur in bezug auf das Unentbehrlichste gewährt werden. MAC CLUER gab zur Antwort, dass er lediglich gekommen sei, um einige Lebensmittel sowie Wasser und Brennholz einzunehmen. Da ferner seine Mannschaft zum grössten Teile erkrankt sei, habe er es unterlassen müssen tiefer in die Bai einzulaufen. Hierauf wurden von Amboina Leute an Bord der „Venus" gesandt, die sie bis unter die Kanonen des Forts Victoria brachten. Der Gouverneur lehnte hierauf das Gesuch ab, indem er MAC CLUER den Vorwurf machte, dass er ein Schmuggler sei, der u. A. im J. 1791 oder 1792 auf Salawati Muskatnüsse und Gewürznelken gegen Leinenzeuge, Messer und Glasperlen erhandelt habe. Es wurde ihm bedeutet abzufahren und sich in einem zu dem Gouvernement gehörenden Orte nicht wieder sehen zu lassen [6]). Schliesslich erhielt MAC CLUER doch noch einige Lebensmittel.

Am 25. April berührte er „en passant" Kupang auf Timor [7]), von wo aus die Weiterfahrt nach Bengkulen an der Westküste von Sumatra erfolgte [8]). HOCKIN berichtet, dass er

---

1) A. HAGA. l. c., pag. 346. — Wie LEUPE mitteilt, scheiterte die „Duchess of Clarence" Anfang 1795 bei den Tanimbar-Inseln [Timor Laut] und, wie aus Banda berichtet wird, wurden dort zwei der beim Schiffbruch geretteten Leute am 31. Januar angebracht. Falls sich diese Angabe bestätigen sollte, hätte das Fahrzug die Rückkehr MAC CLUER's nicht erst abgewartet. In den Quellen wird der Name nicht mehr erwähnt, aber HAGA bestreitet die Richtigkeit der von LEUPE mitgeteilten Notiz mit dem Hinweise darauf, dass Augenzeugen nach der Abfahrt der „Venus" zwei englische Schiffe haben liegen sehen, von denen das eine die „Duchess of Clarence" — neben der „Resource" — hätte sein müssen. Es ist aber die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass inzwischen ein weiteres Schiff aus Bombay angelangt war.

2) Man vergleiche hiermit den Wortlaut des Traktats vom 14. Oktober 1771 (s. oben, pag. 219).

3) Es ist dies die Meerenge zwischen der Insel Amberpōn und der Westküste der Geelvink-Bai.

4) P. A. LEUPE (l. c., pag. 256) verlegt diese Fahrt in das Jahr 1790, doch hat HAGA (l. c., pag. 344) bereits diesen Druckfehler berichtigt.

5) P. A. LEUPE. l. c., pag. 270.

6) Der obenerwähnte Postenhalter ARIE COOMANS in Kajeli wurde seines Amtes entsetzt, weil er sich in Handelsunternehmungen mit MAC CLUER eingelassen hatte (LEUPE. l. c., pag. 258).

7) P. A. LEUPE. l. c., pag. 259, 260.

8) Hier befand sich damals in dem Fort Marlborough eine englische Faktorei.

ferner Calcutta besucht habe und von dort aus nach Bombay gesegelt sei. Die Nachricht von seinem alsbald erfolgten Tode stammt von WEDGBOUROUGH.

Es erübrigt noch über das Ende der Niederlassung zu Doré zu berichten. Die Regierung in Ternate, die dem Tun und Treiben der Engländer nicht mit verschränkten Armen zusehen wollte, begann ihre Tätigkeit zunächst mit papiernen Protesten. In einer Sitzung des Rates am 18. September 1794 war die Angelegenheit zur Sprache gebracht worden, und der stellvertretende Gouverneur J. EKENHOLM hatte im Namen des Sultans von Tidore drei Exemplare eines Protestes vorgelegt, von denen das eine durch Vermittelung der Regierung in Batavia der Bengalischen Regierung übermittelt werden sollte. Das zweite war für das Archiv bestimmt, während beabsichtigt wurde das dritte durch ein armirtes Boot den Befehlshabern in der Doré-Bai einzuhändigen [1]). Es is nicht bekannt geworden, ob dieser Auftrag jemals zur Ausführung gelangt ist. Nur soviel erfährt man, dass der Fähnrich VAN DER PLAS im Anfang des Jahres 1795 nach der Nordküste von Neu-Guinea und zwar nach Warsai kam. Es gelang ihm aber nicht Doré zu erreichen, da er von papuanischen Seeräubern überfallen wurde, bei welcher Gelegenheit die Schiffskanone über Bord ging. Ende April oder Anfang Mai erfolgte seine Rückkehr nach Ternate [2]).

Inzwischen waren im März der Bürger LAURENS HARMANSZ., sowie die Makassaren SMAIL und DATAN und der Leutnant der Makassaren [3]), namens AJUB, von Ternate nach Doré gesegelt. Nach ihrer im Juni, bezw. Juli erfolgten Rückkehr erzählten sie, dass sie sämtlich in die Hände der Engländer gefallen seien, die sie daran gehindert hätten Handel zu treiben. Das mit 12 Kanonen armirte Fort war von Sipoys und Bengalern besetzt gefunden worden, während auf der Reede zwei Schiffe lagen. Es wurde auch eine junge Anpflanzung von Muskatnussbäumen bemerkt.

Der Pass von HARMANSZ. war am 29. März, derjenige von SMAIL am 8. April visirt worden. Beide trugen die Unterschriften von ROBERT LANDER als Kommandant der „Resource" und von J. W. COURT, der sich den Titel eines Generalleutnants zugelegt hatte, augenscheinlich um die holländischen Behörden zu verspotten. Der Handel bestand hauptsächlich in dem Erwerb von Massoirinde und Kulit Lawan. Das Verhältnis zu den Eingeborenen schien ein leidliches zu sein, wenngleich es auf der Insel Amberpōn und zu Warmèsing den Engländern sehr übel vermerkt worden war, dass sie den Preis dieser Waren bestimmten. HARMANSZ. hatte mit eigenen Augen gesehen, dass man auf Eingeborene geschossen hatte.

HAGA weist auf Grund mehrerer Dokumente nach, dass das Fort Coronation, und damit zugleich auch die Kolonie New Albion, bereits Mitte April aufgegeben sein muss. Der erwähnte AJUB hatte Doré Anfang des Monats noch besetzt gefunden, als er jedoch einige Tage später auf der Insel Nufor eintraf, hörte er, dass die Engländer den Ort verlassen hätten. Ferner steht fest, dass im Mai zwei fremde Schiffe vor Waru, an der Nordostküste von Ceram, anlangten, die für französische ausgegeben wurden, aber tatsächlich die Flagge der Englischen Ost-Indischen Kompanie führten. Diese Fahrzeuge [4]) befanden sich einige

1) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. 1884, p. 345.
2) A. HAGA. l. c., pag. 348.
3) Es ist dies der Titel des Vorstehers des Kampong Makassar auf Ternate.
4) Das eine war die „Resource", das andere, dessen Name nicht genannt, von HAGA aber für die „Duchess of Clarence" gehalten wird, wurde von WILLIAM BELLAMY RISDON befehligt. (A. HAGA. I., p. 352) Es ist dies dieselbe Persönlichkeit, die im Oktober 1797 vor Ternate als Kommandant des „Duke of Clarence" erscheint.

Monate später an der Küste von Halmahera und Prinz NUKU entsandte am 6. August auf einem von ihnen seinem Gugugu und seinen Schreiber nach Bengalen mit Geschenken und der Bitte um Hülfe gegen die Holländer.

Auf Ternate traf die Nachricht von dem Abzuge der Engländer, und zwar in der Gestalt eines Gerüchtes, erst im Juli ein. Es sollte noch ein ganzes Jahr währen, che man in dieser Hinsicht Gewissheit erlangte, nämlich als LAURENS HARMANSZ. von einer Fahrt nach Doré im Juli 1796 zurückkehrend, berichtete, dass er die Niederlassung in einem verfallenen Zustande vorgefunden habe.

**William Raven** 1795.

Lange Jahre hindurch ist das Frachtschiff „Britannia" von 296 Tonnen Inhalt im Dienste der Kolonie New South Wales beschäftigt gewesen, doch scheint der Kapitän WILLIAM RAVEN keine ausführlichen Mitteilungen über seine vielfachen Reisen hinterlassen zu haben. Das im Januar 1792 zum erstenmale zur Überbringung von Lebensmitteln ausgesandte Schiff traf am 26. Juli vor Sydney ein [1]). Nach einem Abstecher nach Neu-Seeland trat es die Heimfahrt durch den Stillen und Atlantischen Ozean an, um am 26. Juni 1793 abermals in Port Jackson einzulaufen [2]). Hier wurde die „Britannia" aufs neue gechartert, und zwar um Proviant aus Indien zu holen. Erst nachdem die inzwischen auf Neu-Seeland erbeuteten 4500 Seehundsfelle an Ort und Stelle am 27. September 1793 eingeladen worden waren, wurde die Fahrt nach Bengalen angetreten [3]). Am 11. Februar 1794 langte WILLIAM RAVEN in Batavia an, und hier brachte er auch seinen Auftrag zur Ausführung, da er, der in der Malaka-Strasse kreuzenden französischen Kaperschiffe wegen, die Fahrt nach Calcutta fü zu gefährlich erachtete. Im einem vom 25. März datirten Schreiben heisst es nun: „I should have transmitted to your Honourable Board my log and journal accompanied with an account of some discoveries made in the South and North Pacific Oceans, but my health has been so precarious in this contageous spot that I have not had in my power to prepare them, I shall not omit sending them by the first opportunity" [4]). Aus einer bei D. COLLINS sich findenden Notiz ist aber herauszulesen, dass er Neu-Guinea weit im Osten und Norden umschifft hat [5]). Nachdem die „Britannia" am 1. Juni 1794 in Port Jackson wieder eingetroffen war, wurde sie zu einer Fahrt nach Kapstadt benutzt, von der sie am 4. März 1795 zurückkehrte [6]).

Aufs neue gechartert, behufs Überführung von Lebensmitteln aus Indien, lief das Schiff am 18. Juni 1795 aus. Nachdem die Bougainville-Strasse durchfahren worden war, wurde in den St. Georg-Kanal eingelaufen und hier im Gower-Hafen [Kambotorosch], nordwestlich vom St. Georg-Kap auf Neu-Mecklenburg, am 16. Juli geankert, um Wasser und Holz einzunehmen. Am 23. setzte RAVEN die Reise durch den St. Georg-Kanal und darauf längs der Nordküste von Neu-Guinea fort [7]). Die hier gemachten Beobachtungen wurden auf den Karten von JOHN PURDY [8]) und A. ARROWSMITH verwertet. Wie KRUSENSTERN ihnen ent-

---

1) Historical Records of New South Wales. II. Sydney 1893, p. 467.
2) l. c., pag. 94. 3) l. c., pag. 95, 96. 4) l. c., pag. 194.
5) An Account of the English Colony of New South Wales. I. London 1798, p. 477.
6) D. COLLINS. l. c., pag. 409. 7) DAVID COLLINS. l. c, pag. 477.
8) Chart of the Western Part of the Pacific Ocean exhibiting the Track of the Walpole. London 1822.

nimmt, wurden zwischen 143—146° E. Inseln gefunden, die der erstere als Dampier-Inseln, der letztere aber als Six Sisters bezeichnet hat [1]). Es liegen aber zwei verschiedene Inselgruppen vor. Von den Dampier-Inseln werden 4 angegeben, in Wirklichkeit ist aber nur Krakar, die seit jener Zeit den Namen Dampier-Insel trägt, neben dem weit kleineren Gbagebag [Wagwag] vorhanden. Diese liegen unter ca. 146° E. Die Six Sisters sind aber identisch mit der von L. I. DUPERREY als Schouten-Inseln, von O. FINSCH als Le Maire-Inseln bezeichneten Gruppe, die zwischen 144° und 145° E. liegt.

Der Rest des Weges wurde durch die Gaman-[Dampier-]Strasse und ferner nördlich von Ceram und Buru, alsdann südlich von Buton und endlich durch die Saleyer-Strasse zurückgelegt, worauf die „Britannia" am 2. September auf der Reede von Batavia eintraf. Am 7. wurde wieder ausgesegelt, in Calcutta und in Madras Ladung eingenommen und am 11. Mai 1796 Port Jackson wieder erreicht [2]). Die weiteren Unternehmungen des Schiffes berühren uns hier nicht.

**Michael Hogan** 1796.

Der „Marquis Cornwallis", Kapt. MICHAEL HOGAN, war von der Regierung gechartert worden, um 40 weibliche und 163 männliche Deportirte aus Irland nach Neu-Süd-Wales zu schaffen. Am 9. August 1795 verliess das Schiff den Hafen von Cork und langte am 11. Februar des folgenden Jahres vor Sydney an [3]). Im Mai wurde Port Jackson wieder verlassen [4]) und auf dieser Rückfahrt Neu-Guinea umfahren.

Nach Passiren der Norfolk-Insel kam am 24. Juni die Insel Tanna (Neu-Hebriden) in Sicht. Am 8. Juli wurde Neu-Irland und am nächsten Tage Neu-Britannien erreicht. An den sandigen Buchten dieser Inseln sowie auch der Duke of York-Insel bemerkte man zahlreiche Eingeborene, die durch Zeichen zum Näherkommen einluden.

Nach dem Verlassen des St. Georg-Kanals kamen die Portland-Inseln am 14. Juli in Sicht, worauf längs der Nordküste von Neu-Guinea weitergesegelt wurde. Vom 10. bis 26. war das Wetter häufig sehr trübe und dabei ausserordentlich heiss. Am 24. wurden die Three Islands, von denen die westlichste unter 1° 38′ S., ca. 139° 28′ E. liegt, entdeckt. Sie sind aber nichts anderes als die längst bekannten Arimoa-Inseln. Vom 25. bis zum 26. wurde das Schiff von einer so reissenden Strömung ergriffen, dass innerhalb 24 Stunden 48 miles zurückgelegt wurden; es war die stärkste Strömung, die HOGAN in den östlichen Gewässern erlebt hatte [5]).

Am 29. gelangte der „Marquis Cornwallis" morgens um 8 Uhr in die unmittelbare Nähe eines ausgedehnten Riffes und einer mit demselben verbundenen Insel, die die Namen Danger Shoal und Danger Island erhielten. Damit ist die Insel Ajawi oder Mios Kairu gemeint. Die Bestimmung ihrer Lage lässt zu wünschen übrig. Am folgenden Tage wurde längs der

1) Recueil de Mémoires pour servir d'analyse et d'explication à l'Atlas de l'Océan Pacifique. St. Pétersbourg 1824, p. 68.

2) Historical Records of New South Wales. III. Sydney 1895, p. 52. Anm., p. 69.

3) Historical Records of New South Wales. II. Sydney 1893, p. 335.

4) Das Datum der Abfahrt konnte nicht festgestellt werden, jedenfalls war es ein späteres als der 13. Mai, denn an diesem Tage wurde HOGAN die Erlaubnis erteilt, die Kanonen des gescheiterten „Sirius" an Bord zu nehmen. (Historical Records of N. S. W. III. 1895, p. 6. Anm. 2).

5) Instructions for entering Dampier's Straits from the Eastward. By Captain HOGAN, of the Ship Marquis Cornwallis, preceded by an Abridgement of his run in the Pacific Ocean. The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 601—607.

Nordküste der nordwestlichen Halbinsel gesegelt, worauf das Schiff sich mittags unweit des Kaps der Guten Hoffnung befand, dessen Lage zu 0° 15′ S., 133° 0′ 30″ E. bestimmt wurde.

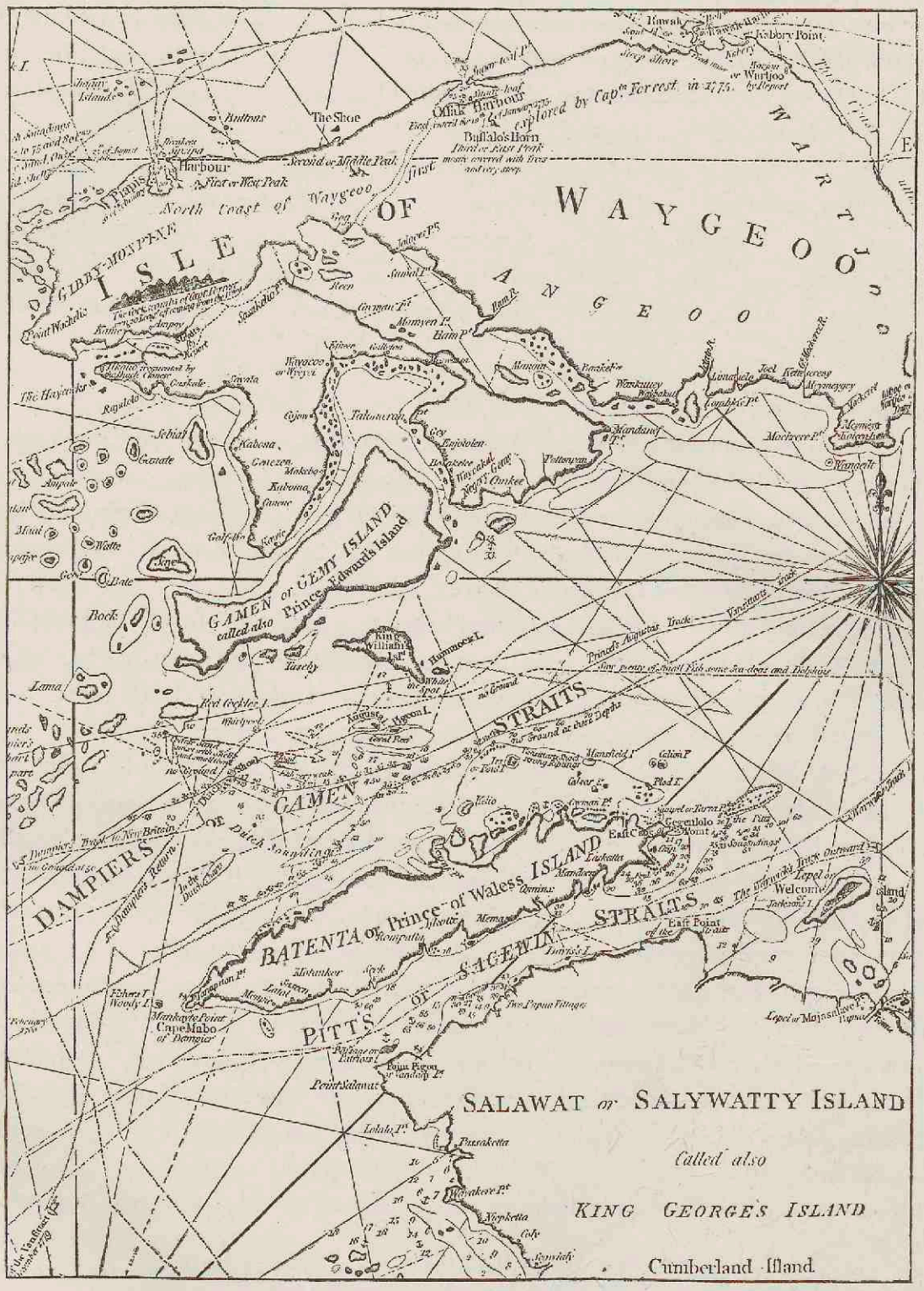



Fig. 39.

Am 31. trieb das Schiff in westlicher Richtung weiter und zwar mit einer Geschwindigkeit von $2^1/_2$ bis 3 miles in der Stunde. Um 8 Uhr des Morgens wurde die Hummock-Insel

[Koi], die 2 miles in fast nordöstlicher Richtung von Jèf Njé entfernt liegt, bemerkt [1]). Am 1. August kreuzte der „Marquis Cornwallis" in der Gaman-Strasse zwischen der Pigeon- [Īr] und der Augusta-Insel [Safēr] (Fig. 39) [1]). Hierauf wurde die Meerenge durchsegelt und die Fahrt nördlich von Ceram und Buru und darauf durch die Buton-Strasse fortgesetzt. Am 16. August wurde die Saleyer-Strasse passirt [2]).

**James Rees** 1796.

Kapitän JAMES REES von der „Northumberland" war mit den Schiffen „Glatton" [3]), Kapt. CHARLES DRUMMOND, und „Warren Hastings", Kapt. F. W. LEIGH, nach China ausgefahren, bei welcher Gelegenheit am 31. Januar 1796 die Northumberland-Untiefe südlich von Kaburuang (Talaut-Inseln) entdeckt worden war [4]). Auf der Rückfahrt wählte man den Weg zwischen Neu-Guinea und Waigëu und alsdann durch die Gaman-Strasse. Im August wurden Lotungen zwischen der Augusta- und der Pigeon-Insel vorgenommen [5]).

**Charles Drummond** 1797 und 1798.

Unter dem Oberbefehl von CHARLES DRUMMOND segelte im Jahre 1796 eine Flotte von England nach China. Ausser dem „Glatton", den DRUMMOND führte, nahmen an der Fahrt teil: „Duke of Buccleugh", Kapt. THOMAS WALL, „Walmer Castle", Kapt. HENRY BOND, „Carnatic", Kapt. JAMES JACKSON, „Royal Charlotte", Kapt. WILLIAM ROPER und „Thames", Kapt. ROBERT WILLIAMS [6]).

Aus dem Indischen Ozean kommend, näherte die „Thames" sich am 24. Dezember der Küste von Sumba, segelte in Gesellschaft des „Carnatic" zwischen dieser Insel und Flores hindurch [7]), um zugleich mit dem „Glatton" und der „Jane" zwei Tage später vor Larantuka an der Ostküste von Flores zu ankern. Am 4. Januar 1797 wurde die Weiterfahrt durch die Flores-Strasse angetreten und Kurs nach den Tukan Bèsi [Pulu Limbutu] genommen [8]). Nachdem das Geschwader zwischen den Inseln Velthoen und St. Matthaeus [Pulu Lankèsi] hindurchgesegelt [9]) war, erreichtes bald darauf die Reede von Amboina [10]). Sie wurde am 4. Februar wieder verlassen und, nach Durchfahren der Manipa-Strasse, der Weg durch die Pitt-Passage eingeschlagen. Am 14. Februar erreichte DRUMMOND die Sagewin-[Pitt-]Strasse [11]), durchfuhr sie und setzte die Fahrt zwischen Waigëu und Neu-Guinea hindurch nach China fort.

---

1) Es ist dieselbe Insel, die JOHN HORNE Heron-Insel genannt hatte (s. oben p. 259).

2) Track of the Marquis Cornwallis, between the Isles of Pigeons and Augusta in Dampiers Straits on the First of Augustus 1796. The East India Pilot or Oriental Navigator. II. London 1804. N°. 124. Karton.

3) The Oriental Navigator. 2d ed. 1801, p. 590, 591.

4) Diese Angabe kann, soweit sie den „Glatton" betrifft, nicht richtig sein. Dieses Schiff hatte eine Fahrt nach China vom 18. Februar 1793—5. Januar 1795, und wiederum vom 1. Juni 1796—23. August 1798 unternommen, kann sich also am 31. Januar 1796 nicht an der oben angegebenen Stelle befunden haben. (List of Marine Records of the late East India Company, preserved in the Record Department of the India Office. London 1896, p. 68, 74).

5) J. HORSBURGH. East India Directory. 4th ed. II. 1836, p. 504.

6) The Oriental Navigator. 1801, p. 525.

7) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 566., The Oriental Navigator. 2d ed. London 1801, p. 533.

8) ROBERT WILLIAMS. Remarks on Sandalwood Island. The Oriental Navigator. 1801, p. 577.

9) ROBERT WILLIAMS. Description of the Straits of Flores or Floris. l. c., pag. 578—582. 10) l. c., pag. 591.

11) ROBERT WILLIAMS. Remarks on the Pitt's Passage, and on the Entrance into the Pitt's Passage to the Eastward of Bouro. l. c., pag. 528—530.

12) ROBERT WILLIAMS. Additional Remarks on Pitt's Straits. l. c., pag. 532—535.

Ein halbes Jahr später finden wir wenigstens einen Teil der Flotte wiederum in den Gewässern von Neu-Guinea. Die Schiffe „Thames" und „Carnatic" passirten am 3. August Pulu Anna, deren Lage zu 4° 39′ N., 132° 4′ 52″ E. bestimmt wurde [1]). Zwei Tage später kamen bei hellem Mondscheine die Mapia-Inseln in Sicht [2]). Der weitere Kurs ging abermals durch die Sagewin-Strasse und die Pitt-Passage [3]). Schliesslich wurde durch die Flores- und die Alas-Strasse hindurchgesegelt [4]).

Der „Duke of Buccleugh" war auf der Heimfahrt am 24. August in die Nähe des Kaps Ume [Pigot-Spitze] auf Waigëu gelangt und entdeckte in seiner Nähe in 0° 17′ S. die Buccleugh-Untiefe, die eine Ausdehnung von 2—3 miles besass [5]). In die Gaman-Strasse eingelaufen, streifte das Schiff die Augusta-Untiefe, während der in seiner Begleitung sich befindende „Woodfoord", Kapt. CHARLES LENNOX, am 1. September in Gefahr geriet auf ihr zu stranden. In der Nähe wurde ferner die Woodford-Untiefe in 0° 43′ S., 130° 23′ E. aufgefunden [6]).

**James Farquharson** 1797.

Wie ROBERT WILLIAMS mitteilt, ging ein unter dem Befehl von JAMES FARQUHARSON stehendes Geschwader wenige Wochen später als das soeben erwähnte durch die Sagewin-Strasse [7]). Mangels genauerer Angaben können wir nur die Vermutung äussern, dass es ausser dem von FARQUHARSON selbst geführten „Alfred" aus „Taunton Castle", Kapt. EDWARD STUDD, „Canton", Kapt. ABEL VYVYAN, und „Ocean" [8]) bestand. Mit Sicherheit bekannt ist, dass „Taunton Castle" und „Canton" die Sagewin-Strasse am 23. und 24. Februar durchfuhren [9]).

Im August desselben Jahres wird auf der Rückfahrt die genannte Meerenge abermals passirt worden sein, denn unter dem 28. August wird die Anwesenheit des „Taunton Castle" in der Nähe der Lucipara-Inseln und der Insel Gunung Api in der Banda-See berichtet [10]).

**Robert Torin** 1797.

Kapt. ROBERT TORIN hatte auf dem Schiffe „Coutts", in dessen Begleitung sich der „Circencster", Kapt. THOMAS ROBERTSON, befand, am 27. Oktober 1797 die Sapi-Strasse verlassen, um in östlicher Richtung die Fahrt nach Kanton fortzusetzen. Am 17. November wurde die Gaman-Strasse durchlaufen und am 6. Dezember die Baschi-Inseln passirt [11]).

**Dänisches Schiff** 1799.

Als das Schiff „Friendship" im Juli 1800 vor dem Dorfe Osa auf der Insel Wor an der Ostküste von Halmahera vor Anker lag, brachte man in Erfahrung, dass papuanische Piraten ein Jahr zuvor ein dänisches Schiff in der Gaman-Strasse überfallen und ausgemordet hatten [12]).

---

1) l. c., pag. 562. 2) l. c., pag. 566.
3) Nicht August 1798, wie l. c., pag. 530 berichtet wird. 4) l. c., pag. 578.
5) Buccleugh's Shoal. Naval Chronicle. XXXI. London 1814, p. 161.
6) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. 1836, p. 561.
7) The Oriental Navigator. 1801, p. 534.
8) Der „Ocean" war am 1. Februar bei der Insel Kalaotua gescheitert. Als FARQUHARSON in der Bai von Kajeli auf Buru lag, musste er den „Alfred" nach Amboina senden, um Hülfe für die Schiffbrüchigen zu holen. (l. c., pag. 535 Anm.).
9) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. 1837, p. 566.
10) The Oriental Navigator, p. 598, 594.
11) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 485 Anm. 1., p. 563.
12) Cursory Remarks on board the Friendship. Asiatic Journal. IX. London 1820, p. 454.

**Juan Ibargoitia** 1800.

Die von JUAN IBARGOITIA befehligte Fregatte „Filipino" war von Manila nach San Blas in Mexiko beordert worden und verliess zu diesem Zweck am 15. Juli 1800 den erstgenannten Hafen [1]). Am Morgen des 27. August gelangten unter 8° 26′ 32″ N., 134° 50′ E. die nördlichen Palau-Inseln in Sicht. Am 30. September wurde in SE., in einer Entfernung von $4^1/_2$ leguas (30 km.), eine kleine Insel entdeckt, die, wie man anfänglich vermutete, zu den Anachoreten gehören müsse. Ihre Lage, aus derjenigen des Schiffes abgeleitet, wurde zu 0° 40′ 59″ S., 145° 14′ 36″ E. bestimmt. Eingehendere Erwägungen, zu denen ein Vergleich mit den bisherigen Positionsbestimmungen den Anlass gab, führten zu der Annahme, dass ein bisher unbekanntes Eiland vorliegen müsse. IBARGOITIA wusste nicht, dass sie bereits bei Gelegenheit der BOUGAINVILLE'schen Expedition bemerkt worden war [2]). KRUSENSTERN gab ihr den Namen Commerson zu Ehren des Naturforschers PHILIBERT COMMERSON († 13. März 1773), der an der Fahrt teilgenommen hatte [3]).

Wie weit IBARGOITIA noch weiter nach Osten gelangte, ist unbekannt geblieben, nur soviel konnte in Erfahrung gebracht werden, dass er umkehren musste, am 27. November die südlichen Palau-Inseln sichtete und am 1. Dezember das Kap San Augustin auf Mindanao passirte. Zwei Tage später wurde die Meerenge zwischen den Sarangani-Inseln und der Südspitze von Mindanao durchfahren, um am 12. Dezember Zamboanga zu erreichen. Diese verlorene Fahrt legt, gleich derjenigen MAURELLE's, Zeugnis von der Unwissenheit spanischer Seefahrer ab, die sich nicht einmal die Erfahrungen ihrer eigenen Landsleute zunutze zu machen wussten.

Am 1. März 1801 trat IBARGOITIA aufs neue die Reise an und erreichte am 30. Juli sein Ziel.

**Hugh Reed** 1800.

Das bereits erwähnte Schiff „Friendship" war 1799 von Sydney nach Irland gesandt worden, um Deportirte nach Australien zu transportiren [4]). Am 24. August verliess das von HUGH REED befehligte Schiff, zugleich mit der „Minerva", Kapitän SALTKELD, den Hafen von Cork [5]) und lief am 8. Februar 1800 in Port Jackson ein.

Am 4. Mai wurde die Rückfahrt angetreten [6]). Nachdem am 10. die Lord Howe-Insel passirt und am 6. Juni die Salomo-Inseln gesichtet worden waren, tauchte am 11. das St. Georg-Kap auf, worauf in den St. Georg-Kanal eingelaufen wurde. Am nächsten Tage wurde an der Duke of York-Insel vorbeigesegelt, und hier war es, wo am Abend die „Friendship" von dem Walfischfänger „Walker", Kapt. NICHOLL, eingeholt wurde, der Sydney 3 Wochen früher verlassen hatte, aber auf der Egmond-Insel einen nicht ganz unverschuldeten Angriff seitens

---

1) JOSEF ESPINOSA Y TELLO. Memorias sobre las observaciones hechas por los navigantes españoles. II. Madrid 1809, p. 21—27.

2) s. oben pag. 205.

3) Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1824, p. 19, 20. KRUSENSTERN verschweigt übrigens, dass IBARGOITIA bereits dargetan hatte, dass eine ihm unbekannte Insel vorliegen müsse.

4) Historical Records of New South Wales. III. Sydney 1895, p. 152, 140; IV. 1896, p. 168, 165.

5) Cursory Remarks on board the Friendship. Asiatic Journal and Monthly Register. VIII. London 1819, p. 239. Der Aufsatz, der eine Beschreibung der ganzen Fahrt giebt, ist von der Frau von HUGH REED, die an ihr teilnahm, verfasst worden.

6) Historical Records. IV. 1896, p. 78, 88., Cursory Remarks. l. c. IX. 1820, p. 48.

der Eingeborenen zu bestehen gehabt hatte. Auf der gemeinschaftlichen Weiterfahrt wurde am 15. die Sandwich-Insel passirt, worauf man, durch die Strömung in nördlicher Richtung abgetrieben, zwei Tage später die Admiralitäts-Inseln erreichte. Die Fahrt ging längs der Südküste der Hauptinsel, die den Namen Sovereign erhielt. Zwischen dieser und drei kleineren Inseln fand man eine Durchfahrt, die Friendship's Passage genannt wurde. Im Süden der erwähnten Eilande befand sich eine Insel — wohl Mbuke — mit einem bemerkenswerten Berge, James Mount, in welchem eine Schlucht eingeschnitten war, die John's Valley genannt wurde. Es wurden noch einige andere Namen ausgeteilt, die jedoch ohne Bedeutung sind, zumal sie niemals auf irgend einer Karte Aufnahme gefunden haben. Die Eingeborenen, die besonders auf Eisen erpicht waren, näherten sich den Schiffen in grossen Kanus und erwiesen sich als friedfertige Leute; trotzdem wurden an Bord des „Walker" aus unbekannten Gründen allerdings Schüsse abgegeben. Fünf leagues im Westen wurde das Muirhead-Riff entdeckt.

Nachdem am 29. die Schouten-Inseln passirt worden waren, trennten sich die Schiffe angesichts Neu-Guinea am 1. Juli. Während der „Walker" die Doré-Bai aufsuchte, setzte die „Friendship" ihre Fahrt in westlicher Richtung durch die Gaman-Strasse fort und suchte zunächst die Insel Wor, unter 0° 37′ N., 128° 32′ S. an der Ostküste von Halmahera gelegen, auf, um vor dem Dorfe Osa, einem alten Schmugglernest, in welchem es reichlich Muskatnüsse gab, vor Anker zu gehen. REED war hier gut bekannt und erhielt u. A. auch den Besuch dreier Häuptlinge, von denen einer, TUWAN ALI, ein alter Freund des Kapitäns, vom Sultan von Tidore, dem früheren Prinzen NUKU, beauftragt worden war Steuern in den Orten Mèsa, Weda und Osa einzutreiben. Bei dieser Gelegenheit werden auch allerlei Dinge über das Verhältnis von Tidore zu den Holländern auf Ternate mitgeteilt [1]).

Am 18. Juli wurde die Insel Wor wieder verlassen und zwischen der kleinen Insel Muor und der Patani-Spitze hindurchgesegelt. Die Fahrt ging weiter längs den Nordküsten von Ceram und Buru, worauf am 25. Juli Buton passirt wurde. Auf dem Wege durch die Java-See, die Malaka-Strasse und den Busen von Bengalen gelangte die „Friendship" nach Calcutta. Am 2. Juni 1801 lief sie endlich in die Themse ein [2]).

**Nicolas Baudin** 1800.

In der Instruktion für die BAUDIN'sche Expedition nach den Australischen Gewässern war u. A. bestimmt worden, dass die Schiffe auf ihrer dritten Kampagne, von Timor oder Amboina aus, zunächst die südwestliche Küste von Neu-Guinea bis zu dem Punkte, wo COOK seine Fahrt abgebrochen hatte, untersuchen sollten, um darauf nach dem Golf von Carpentaria zu segeln [3]). Der Plan gelangte jedoch nicht zur Ausführung.

**Matthew Flinders** 1802.

Zweimal hatte MATTHEW FLINDERS bereits an Fahrten nach dem Stillen Ozean teilgenommen. Unter WILLIAM BLIGH war er 1792 mit nach Tahiti gegangen und im September

---

1) Cursory Remarks &c. l. c. IX. 1820, p. 454. 2) l. c. X. 1820, p. 577.

3) F. PÉRON. Voyage de découvertes aux Terres Australes, exécuté par Ordre de Sa Majesté l'Empéreur et Roi sur les corvettes le Géographe, le Naturaliste et la goëlette la Casuarina pendant les Années 1800, 1801, 1802, 1803, et 1804. I. Paris 1807, p. 6.

1795 auf der „Reliance" nach Port Jackson gelangt, von wo aus er sich während eines Zeitraumes von 5 Jahren der Aufnahme der australischen Küsten widmete.

Im Jahre 1800 nach England zurückgekehrt, legte er der vorgesetzten Behörde einen Plan zur systematischen Vermessung von Neu-Holland vor, und es war besonders die warme Fürsprache des einflussreichen SIR JOSEPH BANKS, die bewirkte, dass die Admiralität den Vorschlägen ein williges Ohr lieh. Die zu diesem Zwecke angewiesene Korvette „Xenophon" wurde in einen „Investigator" umgetauft, womit dem alten Kasten allerdings die Jugend nicht wiedergegeben werden konnte. Ein Glück war es noch zu nennen, dass FLINDERS wenigstens weitgehende Vollmachten in bezug auf die Ausrüstung des Schiffes erhielt, was zur Folge hatte, dass „all the stores were returned, and others of the best quality demanded, upon a more extensive scale." In gleicher Weise war er mit Erfolg bestrebt, bei der Auswahl der Teilnehmer an dieser Expedition die Spreu von dem Weizen scheiden [1]).

Nachdem der „Investigator" am 18. Juli 1801 die Reede von Spithead verlassen hatte, kam am 6. Dezember die Westküste von Australien [2]) unter 35° 10′ S., 114° 19′ E. in Sicht, worauf mit den Aufnahmen, die später eine Fortsetzung an der Südküste fanden, der Anfang gemacht wurde. Am 8. Mai 1802 langte FLINDERS in Sydney an, wo er bei dem Gouverneur von Neu-Süd-Wales, PHILLIP GIDLEY KING, ein Entgegenkommen für seine weiteren Pläne fand, der ihm für die Vermessung der nördlichen und östlichen Küstengebiete die vom Leutnant JOHN MURRAY geführte Brigg „Lady Nelson" als Begleitschiff zur Verfügung stellte [3]).

Am 22. Juli liefen beide Schiffe aus Port Jackson aus, doch musste die Brigg bereits am 18. Oktober unter 20° S. zurückgesandt werden, da sie sich als wenig geeignet erwiesen hatte und für die Fahrt durch die Torres-Strasse geradezu als ein Hindernis angesehen werden musste [4]). Am Mittage des 28. Oktober befand der „Investigator" sich unter 9° 51′ 36″ S., 145° 45½′ E. Wenige Stunden darauf kamen Riffe in Sicht, die den Namen Eastern Fields erhielten und die in der Breite der von der „Pandora" 1791 benutzten Einfahrt in die Torres-Strasse lagen. FLINDERS steuerte nunmehr auf diese zu und gab ihr den Namen Pandora's Entrance. Nachdem er in diese eingelaufen war, richtete er seinen Kurs auf die weiter im Westen liegenden Murray-Inseln, die am Nachmittage des 29. gesichtet werden konnten. Kurz vor Sonnenuntergang gelang es noch südlich von der grössten [Mèr] zu ankern, worauf sich sogleich drei mit 40—50 Eingeborenen bemannte Kanus einstellten, die zwar einen Tauschhandel begannen, jedoch ein allzunahes Herankommen vermieden. Am nächsten Morgen kamen 7 Kanus auf das Schiff ab und diesmal überwanden 25 Insassen die Scheu und erkletterten das Deck. FLINDERS schätzte die Bevölkerung dieser Inseln auf 700 Seelen. Die grösste Insel [Mèr] war beinahe 2 miles lang und etwas über 1 mile breit, während die beiden anderen [Dauar und Waier] nur als steile, unmittelbar aus dem Meere emporragende Berge erschienen.

Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, denen BAMPTON und ALT im nördlichen Teile der Strasse begegnet waren [5]), schlug FLINDERS auf der Weiterfahrt am 30. eine mehr südliche

---

1) A Voyage to Terra Australis; undertaken for the purpose of completing the Discovery of that vast country and prosecuted in the years 1800, 1802, and 1803, in His Majesty's Ship the Investigator. I. London 1814, p. 1—17.

2) Aus persönlicher Abneigung gegen die Niederländer hatte Flinders den Namen Neu-Holland ausgemerzt und dafür Terra Australis gesetzt. Er ist dadurch indirekt der Urheber des Namens Australien geworden, den er selbst einzuführen noch nicht gewagt hatte. (l. c., pag. III).

3) l. c. I., p. 227. 4) l. c. II„ p. 97. 5) s. oben p. 260—262.

Richtung ein und gelangte mittags unter 9° 53½′ S., 143° 42′ E. Nachdem zwei Riffe passirt worden waren, gelangte er in die Nähe einer kleinen, bewaldeten Insel, die nicht viel mehr als eine Sandbank war, um in ihrer Nähe vor Anker zu gehen. Sie erhielt den Namen Half-way Island, und ihre Lage wurde zu 10° 8′ S., 143° 18′ E. bestimmt. Am 31. wurde die Fahrt mit SW-Kurs fortgesetzt. Nachdem in der Frühe zwischen zwei Sandbänken hindurchgesegelt werden musste und bald darauf eine im Süden liegende Sandbank passirt worden

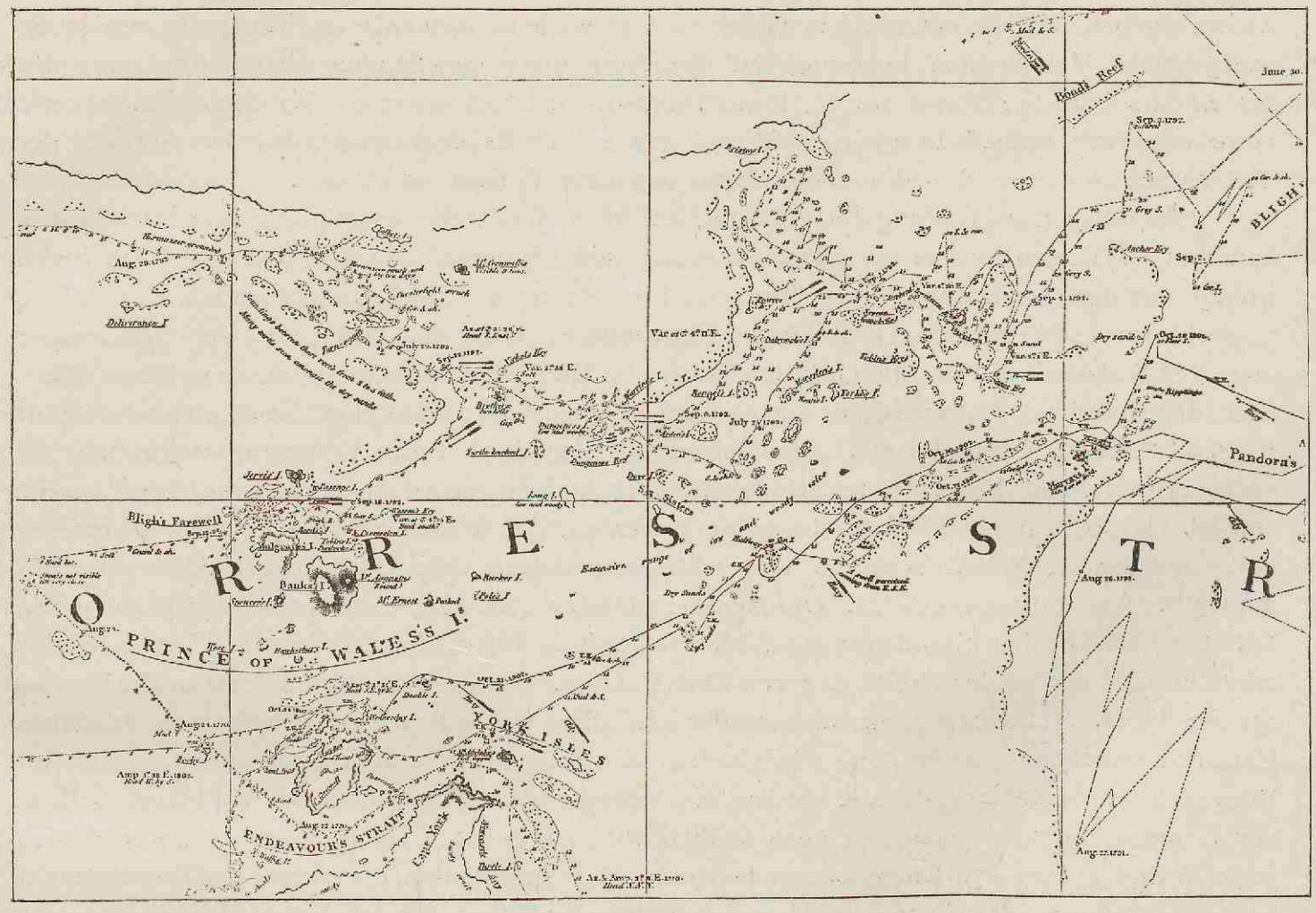



Fig. 40.

war, gelangte der „Investigator" in riffreies Fahrwasser. Nachmittags wurde an der Double-Insel vorbeigesegelt, um 1½ miles von ihrem Nordende entfernt, in 10° 30′ S., 142° 18½′ E. vor Anker zu gehen.

Am 2. November wurde die Fahrt zwischen der Hammond-Insel [Keriri] und dem Nordwest-Riff, also durch den Prince of Wales-Kanal, fortgesetzt. Als die Insel passirt worden war, wurde eine andere in 10° 32′ 58″ S., 142° 10½ E. bemerkt, die den Namen Good's Island erhielt [1]). Nachdem in ihrer Nähe vor Anker gegangen war, wurde auf der felsigen

---

1) Zu Ehren des Gärtners der Expedition PETER GOOD; die heutigentags auf den Karten sich findende Bezeichnung Goode Island ist daher unrichtig. Der einheimische Name lautet Palilug.

Insel gelandet und ausser dem vorherrschenden, bröckeligen Granit auch Porphyr gefunden [1]). Am nächsten Tage schlug das Schiff nach dem Verlassen des Prince of Wales-Kanals südlichen Kurs ein, fuhr an dem Westeingang der Endeavour-Strasse vorbei [2]) und weiter längs der Westküste der Kap York-Halbinsel. Da der eingetretene Nordwestmonsun eine Fortsetzung der Aufnahmearbeiten in der Torres-Strasse nicht zuliess, beschloss FLINDERS sich zunächst dem Golf von Carpentaria zu widmen. Grosse Sorge verursachte der Zustand des „Investigator". Nachdem sich herausgestellt hatte, dass mehrere Schiffsplanken verfault waren, wurde bei der ersten sich bietenden Gelegenheit eine gründliche Untersuchung vorgenommen. In dem am 26. November erstatteten Gutachten der Schiffszimmerleute heisst es: „From the state to which the ship seems now to be advanced, it is our joint opinion, that in twelve months there will scarcely be a sound timber in her; but if she remains in fine weather and happens no accident, she may run six months longer without much risk." Hieraufhin glaubte FLINDERS es auf sich nehmen zu können, noch Teile der West- und Südküste von Neu-Holland zu vermessen, nachdem ein Abstecher nach Kupang auf Timor, behufs Ergänzung der Lebensmittelvorräte gemacht worden war [3]).

Am 9. Juni 1803 traf der „Investigator" wieder in Port Jackson ein, um wenige Tage später endgültig kondemnirt zu werden [4]).

Seines Schiffes nunmehr beraubt, hoffte FLINDERS an Bord des Kriegsschiffes „Porpoise", das seine Fahrt durch die Torres-Strasse einzuschlagen beabsichtigte, seine Aufnahmen ergänzen zu können. Am 10. August 1803 traten die Schiffe „Bridgewater", Kapt. E. H. PALMER, „Cato", Kapt. JOHN PARK, und „Porpoise", Leutnant ROBERT FOWLER, gemeinschaftlich die Reise von Sydney aus an. Sieben Tage später scheiterten die beiden letztgenannten auf einem unter 23° 6′ S., 155° 23′ E. liegenden Riffe, während Kapitän PALMER mit dem seinigen eiligst verschwand und so die Verunglückten schmählich im Stiche liess [5]). Glücklicherweise waren sämtliche Schiffbrüchige imstande gewesen sich auf eine Sandbank zu retten, wo auch ein Teil der Vorräte geborgen werden konnte [6]). Nachdem jede Hoffnung

---

1) MATTHEW FLINDERS l. c. II., pag. 120.

2) FLINDERS meint (l. c., pag. 122), dass die Meerenge zwischen dem Kap Cornwall auf der Prince of Wales-Insel und dem niedrigen, sandigen Vorgebirge auf dem australischen Festland — also die Endeavour-Strasse — auf den alten holländischen Karten als Rivier van Speult eingetragen worden sei. Da ein Schreibfehler um 1° (oben pag. 101) meinerseits zu dem Irrtum Anlass gegeben hat den Speult-Fluss mit dem Banks-Kanal zu identifiziren, sehe ich mich genötigt auf den Gegenstand zurückzukommen. Einen festen Anhaltspunkt bietet in der Relation von JAN CARSTENSZ. (J. E. HEERES. Het Aandeel der Nederlanders in de Ontdekking van Australië. Leiden 1899, p. 43) die Mitteilung vom 14. Mai 1623. dass unter 10° 50′ S. „een overschoone soete rivier", der auf der Karte (oben, p. 75) unter den Namen Waterplaets eingetragen wurde. Es ist dies der auf der Kap York-Halbinsel befindliche Jardine-Fluss, dessen Mündung in Wirklichkeit unter 10° 54′ 10″ liegt. Tags zuvor hatte CARSTENSZ. sich mittags unter 11° 16′ S. befunden und war zwei Stunden später an die Mündung des Speult-Flusses gelangt. Soweit sich seine Bestimmungen kontrolliren lassen, findet sich in ihnen ein konstanter Fehler, indem sie alle einige Minuten nördlicher sind, als dies nach zuverlässigen Bestimmungen der Fall ist. So liegt, um zwei weitere Beispiele anzuführen, die Fledermaus-Insel in 8° 15′ S., statt in 8° 8′, Kap Valsch sogar in 8° 26′ 31″ S., statt in 8° 15′. Die „Pera" muss sich daher am Mittag des 13. mindestens unter 11° 20′ S. befunden haben und nördlich davon ist der Speult-Fluss zu suchen.

3) FLINDERS. l. c., pag. 250—260. 4) l. c., pag. 275.

5) Die „Bridgewater" erreichte Batavia am 3. November.

6) A Voyage to Terra Australis. II. 1814, p. 299—309.

Correct Relation of Shipwrecks. Naval Chronicle. XII. London 1804, p. 302—304.

Narrative of the Wreck of His Majesty's Ship Porpoise, Lieutenant ROBERT FOWLER, Commander, on a reef of coral in the Pacific Ocean, August 17th 1803, and the subsequent Proceedings till the Arrival of the Crew at Canton;

auf Erlösung aus der unfreiwilligen Haft geschwunden war, gab FLINDERS dem allgemeinen Verlangen nach, um trotz der ungünstigen Jahreszeit und der von seiten der Bewohner der australischen Küste drohenden Gefahren, in einem offenen Boote nach Port Jackson zu segeln. Als er am 8. September hier wohlbehalten angelangt war, traf der Gouverneur PHIL. GIDLEY KING unverweilt Massregeln zur Rettung. Die im Hafen segelfertig liegende und nach Kanton bestimmte „Rolla" wurde gechartert und ihr ausserdem zwei koloniale Schoner zur Begleitung beigegeben. FLINDERS wurde der Schoner „Cumberland" (29 T.) für die Fahrt nach England angeboten. Das dringende Verlangen, die reichen Ergebnisse seiner Untersuchungen zu bearbeiten, liessen ihn die Bedenken überwinden, die der Benutzung eines so kleinen Fahrzeuges entgegenstanden.

Nach dem Auslaufen von Port Jackson, am 21. September, trafen die zur Hülfeleistung entsandten Schiffe am 7. Oktober in der Nähe der Unglückstätte ein. Vier Tage später erfolgte die Trennung, und die „Cumberland" ging nach der Torres-Strasse unter Segel [1]).

Am 20. hatte FLINDERS die Eastern Fields erreicht. Am Nachmittage des 21. kam, nachdem er sich mittags unter 10° 00½′ S., 144° 40′ E. befunden hatte, die grösste der Murray-Inseln [Mèr] in Sicht. Am nächsten Tage gelangte das Schiff in deren Nähe und konnte mit Sonnenuntergang bei der Half-way-Insel vor Anker kommen. FLINDERS stattete dem Eiland am 23. einen Besuch ab und setzte hierauf die Fahrt in südwestlicher Richtung fort, um, nach dem Passiren der York-Inseln, am 24. Oktober durch den Prince of Wales-Kanal zu segeln. Am 6. November tauchte das hohe Land von Timor auf, und FLINDERS langte am 10. auf der Reede von Kupang an, um hier bis zum 14. zu bleiben.

Die Hoffnung Kapstadt noch auf dem stark leckenden Schiffe zu erreichen, sollte sich als trügerisch erweisen. Die Pumpen funktionirten nicht mehr genügend, so dass am 6. Dezember Kurs nach Isle de France [Mauritius] genommen werden musste, wo die Ankunft am 15. Dezember erfolgte.

Der Gouverneur CH. MATH. ISIDORE DE DECAEN liess FLINDERS in Haft abführen mit der Motivirung, dass England sich im Kriege mit Frankreich befände. Wohl war FLINDERS im Besitze eines von dem französischen Marineminister, in Namen des Ersten Konsuls der Republik ausgestellten Passes, in welchem mit Rücksicht darauf „que cette expédition, dont l'objet est d'étendre les connoissances humaines, et d'assurer davantage les progrès de la science nautique et de la géographie, trouveroit de la part du gouvernement François la sûreté et la protection néccessaires", befohlen wurde „de laisser passer librement et sans empêchement, ladite corvette Investigator, ses officiers, équipage, et effets, pendant la durée de leur voyage; de leur permettre d'aborder dans les différents ports de la Républiqne, tant en Europe que dans les autres parties du monde, soit qu'ils soient forcés par le mauvais tems d'y chercher un refuge, soit qu'ils viennent y reclamer les secours et les moyens de réparation néccssaires pour continuer leur voyage ...." [2]). DECAEN legte aber diesen Satz dahin

---

with a little extraneous Matter relative to the Colony of New South Wales. By one of the Crew. Naval Chronicle. XVI. 1906, p. 130—139, 223—232, 325—333, 405—413., XVII. 1807, p. 52—57, 134—140, 401—405, 485—489.

J. WELSH (Observations and Discoveries in the South Pacific Ocean. Asiatic Journal. XI. 1821, p. 344) giebt an, dass das Kriegsschiff „Porpoise" gelegentlich einer Fahrt durch die Torres-Strasse 20 Tage in der Nähe der Murray-Insel [Mèr] vor Anker gelegen habe, ohne beizufügen, wann dies geschehen sein soll.

1) A Voyage to Terra Australis. II., p. 334. 2) A Voyage to Terra Australis. I. 1814, p. 12—13.

aus, dass er lediglich für den gewesenen „Investigator" Gültigkeit besessen habe [1]). Da auch die bei der französischen Regierung erhobenen Reklamationen sich fruchtlos erwiesen, so kann das gegen FLINDERS beliebte Verfahren nicht anders als Wortbruch bezeichnet werden [2]). Sechs und ein halbes Jahr — bis zum 9. Juni 1810 — liess man ihn in der Gefangenschaft schmachten, und das konfiszirte Journal wurde ihm überhaupt nicht zurückgegeben.

Am 24. Oktober 1810 traf FLINDERS in Portsmouth nach mehr als neunjähriger Abwesenheit wieder ein. Das Vaterland belohnte seine Dienste damit, dass es ihn um den Betrag der in Haft zugebrachten Jahre von der Beförderung ausschloss! Wenige Tage nach dem Erscheinen seines Werkes, am 19. Juli 1814, hauchte der Hartgeprüfte seinen letzten Seufzer aus und die britische Marine verlor zugleich einen der fähigsten Offiziere, den sie jemals besessen hat [3]).

**William Stanley Clarke** 1802.

Von der Fahrt des Schiffes „True Briton", Kapt. W. ST. CLARKE, nach China und zurück ist nur wenig bekannt geworden. Im Januar wurde auf der Hinfahrt die Laars-Bank passirt. In der Gaman-Strasse wurde eine Untersuchung der Vansittart-Untiefe vorgenommen. Im Juli, also auf der Rückreise, lotete das Schiff 30 bis 17 Faden an der Nordwestecke von Kofiau- und Deception-Insel in dem Augenblick, als die Insel Kalap gesichtet wurde [4]).

**William Wilkinson** 1802.

Über die Fahrt des Schiffes „Canada", Kapt. WILLIAM WILKINSON, das 1802 in Gesellschaft der „Ganges" nach China fuhr, ist nur die Notiz erhalten geblieben, dass sie am 10. September 1802, gegen Mitternacht an die Westseite der Helen-Untiefe gerieten, deren

---

1) Unter den Papieren des damaligen Gouverneurs von Neu-Süd-Wales, Ph. G. King, hat sich ein von N. BAUDIN verfasster, an die „Administrateurs Généraux des Isles de France et de la Réunion" gerichteter Brief, d.d. Port Jackson, „le 12 brumaire, an XI", vorgefunden, in dem es heisst: „D'après de semblables procédés, qui serviront sans doute pour l'avenir d'exemple à toutes les nations, je me fais un devoir, tant pour reconnoissance que par émulation, de vous recommander particulièrement M. —, commandant, le bâtiment de S. M. —". Die Namen sind nicht eingetragen worden und das Schreiben hatte offenbar den Zweck für ein englisches Schiff einen ebenso freundlichen Empfang auf Mauritius zu bewirken, wie BAUDIN mit den Seinen in Sydney zuteil geworden war. (Historical Records of New South Wales. IV. Sydney 1896, p. 968). Der Herausgeber der Records, F. M. BLADEN, meint, dass FLINDERS eine menschlichere Behandlung erfahren hätte, falls ihm dieses Schreiben ausgehändigt worden wäre. Weitere Aktenstücke finden sich in den erwähnten Historical Records. V. 1897, p. 396, 409, 458, 531, 563, 623, 650, 671, 736., VI. 1898, p. 28, 48, 104, 116, 188, 208, 273, 282, 296, 420 ff.

FLINDERS schrieb die ihm widerfahrene Behandlung dem Umstande zu, dass er eine Einladung DECAEN's zum Mittagessen abgelehnt habe, während Andere meinen, dass Decaen durch diese Massregel den Aufnahmen der BAUDIN'schen Expedition an den Küsten von Neu-Holland die Priorität habe sichern wollen. Endlich aber wurde vermutet, dass der von DECAEN zur Schau getragene Hass eine Folge des unfreundlichen Auftretens der Engländer bei der Übergabe von Pondichery gewesen sei. (Über diesen Vorgang ist das Nähere bei FÉLIX RENOUARD DE SAINTE-CROIX. Voyage commerciale et politique aux Indes orientales, aux îles Philippines, à la Chine .... 1803—1807. Paris 1810, p. 30, 35—56, nachzulesen).

2) Mit Recht heisst es in dem „Biographical Memoir of Captain Matthew Flinders" (Naval Chronicle. XXXII. 1814, p. 186) „the name of De Caen will be consigned to infamy as long as mankind shall consider it honorable to promote science, and virtuous to practize hospitability".

3) Sehr spät, wenn auch nicht zu spät, erinnerte man sich in Australien seiner Verdienste, indem 39 Jahre nach seinem Tode in Sydney beschlossen wurde, seiner Wittwe eine jährliche Pension von £ 100. auszusetzen. (Nautical Magazine. XXIII. London 1854, p. 29—33).

4) JAMES HORSBURGH. India Directory. 2d ed. London 1817. II., p. 403, 425, 427.

Ausdehnung am nächsten Tage gegen 15 miles in NE.—SW. bei einer Breite von 1—2 miles festgestellt werden konnte [1]).

**Hanson** 1804.

Dem Bericht des schwedischen Schiffes „Wasa", Kapt. HANSON, das 1804 nach China fuhr, entnahm HORSBURGH lediglich die Angabe, dass die Helen-Untiefe gesichtet und ihre Lage zu 2° 50′ N., 131° 40′ E. bestimmt wurde [2]).

**Francisco Catalá** 1804.

Die unter dem Befehl von FRANCISCO CATALÁ stehende, spanische Fregatte „Ifigenia" lief am 4. November 1803 von der Mündung des Ganges aus, um nach den Philippinen zu segeln [3]). Am 16. Dezember befand das Schiff sich im Süden von Java und gelangte alsdann durch die Lombok-Strasse (23. Dezember) in die Flores-See. Die Fahrt ging hierauf durch die Saleyer- und die Buton-Strasse und ferner durch die Ceram-See. Nachdem Pulu Pisang sowie die Kanari-Inseln passirt worden waren, befand die Fregatte sich am 12. Januar 1804 südlich von Kofiau, um an dem folgenden Tage in die Gaman-Strasse einzulaufen. Die Lage des am Eingange, auf Batantá befindlichen Kap Mabo wurde zu 0° 56′ S., die des vor ihm liegenden Visscher-Eilands zu 0° 54′ S. bestimmt. Über die Meerenge selbst, sowie über die in ihr liegenden Inseln Jèf Njé [Mios Mansār, King William], Augusta und Pigeon, werden einige Beobachtungen mitgeteilt. Die Vermutung, dass Gaman mit Waigëu zusammenhänge, beruht auf einem Irrtum. Ebenso war es unzutreffend die Insel Djèrif als La Gallina zu bezeichnen, was augenscheinlich darauf zurückzuführen ist, dass der englische Name Foul Island missverstanden, und statt dessen Fowl Island gelesen worden war. Nachdem die Südostspitze von Waigëu (Point Pigot = Kap Ume) passirt worden war, wurde die Fahrt in nördlicher Richtung fortgesetzt. Die Mapia-Inseln konnten nicht aufgefunden werden, und daher wurde der Vermutung Ausdruck gegeben, dass ihnen ein unrichtiger Platz auf der Karte angewiesen worden sei.

Am 26. Januar wurde eine ausgedehnte Untiefe bemerkt, deren Mitte zu 2° 56′ N., 132° E. bestimmt wurde. Es war dies die bekannte Helen's Shoal [4]). Am 6. Februar war die „Ifigenia" bis die Nähe der südlichen Palau-Inseln gekommen, worauf 6 Tage später die San Bernardino-Strasse durchfahren und am 21. in der Bai von Manila geankert werden konnte.

**Ruault Coutance** 1804.

Der auf Mauritius [Ile de France] ausgerüstete französische Kaper „Adèle", Kapt. RUAULT COUTANCE, kreuzte im Jahre 1804 zw. 8°—13° S., 141°—160° E. Par. [5]). Die aufge-

---

1) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 437. 2) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 571.

3) Extracto del Diario de la navegacion hecha por el Teniente de Fragata de la Real Armada DON FRANCISCO CATALÁ, con la fragata de su mando la Ifigenia, desde Calcutte á Cavite en Manila por cuenta de la Real Compañia de Filipinas, con fundadas sospechas de guerra con las ingleses y contra Monzon.

JOSEF ESPINOSA Y TELLO. Memorias sobre las observaciones hechas por los navegantes Españoles. II. Madrid 1809. Memoria Tercera, p. 119—128.

4) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. London 1836 II, p. 570 giebt 2° 50′ N., 131° 40¾′ E. an.

5) Voyage de découvertes aux Terres Australes, exécuté sur les corvettes Le Géographe, Le Naturaliste et la goëlette La Casuarina pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804 sous le commandement du capitaine de vaisseau N. BAUDIN. Navigation et Géographie rédigé par LOUIS FREYCINET. Paris 1815, p. 462.

fundenen Riffe und Inseln im Ost-Eingang der Torres-Strasse, an der Südküste von Neu-Guinea und im Louisiade-Archipel sind von L. DE FREYCINET auf der Karte mit der Bezeichnung R.-C. eingetragen worden [1]). Hieraus ergiebt sich, dass er der Entdecker des erst 1860 von JAMES B. KENNEDY wieder gesehenen Coutance-Riffes mit der Coutance-Insel ist [2]). Ferner wurde eine kleine, SE. von der Rossel-Insel [Murua, Jela] liegende Insel entdeckt, die später von J. DUMONT D'URVILLE den Namen Adèle erhielt [3]). Der einheimische Name lautet Loa oder Bölora.

**Stone** 1805.

Das von Kapt. STONE geführte Schiff „Asia" bemerkte gelegentlich der Fahrt von Kanton nach Bombay, am 1 Juli 1805, eine kleine Inselgruppe, die zu Ehren des Schiffes den Namen Asia-Inseln erhielt [4]). Ferner kam auch die Insel Merir in Sicht, deren Länge zu 132° 18′ E. bestimmt wurde. 17 Tage später gelangte das Schiff an der Südspitze von Waigëu, der Pigot-Spitze [Kap Ume], vorbei und fand für deren Länge 131° 18′ E. [5]).

**Andrew Barclay** 1806.

Das Schiff „Mangles", Kapt. ANDREW BARCLAY, trat im Jahre 1805 eine Reise nach China an. Man erfährt, dass es im Dezember an der Laars-Bank vorbeifuhr [6]). Nach dem Verlassen der Gaman-Strasse kam das Schiff am 4. Januar 1806 in die Nähe der Pigot-Spitze [Kap Ume] auf Waigëu, wo es durch stürmisches Wetter bis in die Nähe der Küste von Neu-Guinea getrieben wurde [7]). Am 6. konnte die Fahrt wieder aufgenommen werden, und zwei Tage später gelangte man in die Nähe der Mapia-Inseln [8]).

**Austen Forrest** 1806.

Die „Sydney", ein Schiff von 900 T., Kapt. AUSTEN FORREST, hatte eine Ladung von Calcutta nach Port Dalrymple (Tasmania) gebracht und war von dort mit Ballast am 23. Januar 1806 in Port Jackson eingelaufen [9]). Dieser Hafen wurde am 12. April wieder verlassen, um auf dem Wege durch die Dampier-Strasse und längs der Nordküste von Neu-Guinea heimzufahren. In der Frühe des 20. Mai, um 1 Uhr lief das Schiff auf ein Riff und da die Untersuchung ergab, dass es unwiderruflich verloren war, wurde die aus 110 Köpfen

---

1) L. FREYCINET. Carte générale de la Nouvelle-Hollande 1808. (Voyage de découvertes aux Terres Australes. Historique. Atlas 2ème partie. Paris 1811, Pl. I).

2) CHARLES B. YULE. Australia Directory. II. 2d ed. London 1864, p. 369. Die Lage wurde zu 10° 36′ S., 147° 27′ E. bestimmt.

3) Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie. Histoire du Voyage. IX. Paris 1846, p. 208.

4) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. London 1836. II, p. 556.

Der einheimische Name für die ganze Gruppe ist Pasei. Die drei Inseln heissen Nan, Nan Lama und Ju. (J. VAN OLDENBORGH. Verslag eener reis van Ternate naar de Noord- en West-kust van Nieuw-Guinea, Tijdschr. v. Ind. T. L. en Vk. XXVII. Batavia 1882, p. 409, 410). Nach einer anderen Lesung werden die Asia-Inseln auch Pani genannt. (P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederl. Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 471).

5) JAMES HORSBURGH. India Directory. 2d ed. 1817. II., p. 424., 4th ed. 1836. II., p. 571, 563.

6) JAMES HORSBURGH. l. c. 2d ed. II., p. 403.

7) JAMES HORSBURGH. l. c. 2d ed. II, p. 434.

8) ANDREW BARCLAY. Description of St. David's Islands in the Passage to China. Naval Chronicle. XVIII. London 1807, p. 283—285.

9) Historical Records of New South Wales. VI. Sydney 1898, p. 125—126.

bestehende Mannschaft auf die 3 Boote verteilt und die Unglücksstätte am Nachmittage des folgenden Tages in N. z. E. $^1/_2$ E. verlassen. Bereits am 22. lief das kleinste Boot voll Wasser und versank samt den Insassen in die Tiefe. Am Mittage desselben Tages kamen die Admiralitäts-Inseln in NNE. in Sicht, wodurch die Lage der Untiefe bestimmt wurde (3° 20′ S., 146° 50′ E.). Nach Einschlagen eines westlichen Kurses erreichten die Schiffbrüchigen am 25. eine kleine Insel, auf der gelandet wurde, in der Hoffnung Wasser erhalten zu können. An dem Strande angelangt, erhielt FORREST, der erste Steuermann ROBSON und die sie begleitenden 20 Laskaren je eine Kokosnuss. Als durch Zeichen dass Verlangen nach Wasser zu verstehen gegeben wurde, führten die nackten Eingeborenen, die weder Malaien, noch Kaffern, sondern vielmehr Europäern gleichen, von der lichtkupferfarbenen Haut abgesehen, sie in ein Dickicht. Da FORREST die Sache verdächtig vorkam, zumal die Zahl der Eingeborenen, die mit 8—10 Fuss langen Speeren bewaffnet waren, sich stetig vermehrte, wurde umgekehrt. Am Strande wieder angelangt, bestieg man schleunigst den Kutter, dem bei seiner Abfahrt einige grosse Speere nachgesandt wurden. Mit grösster Wahrscheinlichkeit darf man annehmen, dass es die Matty-Insel gewesen war, die FORREST besucht hatte. Nach schneller Fahrt gelangten die Boote durch die Gaman-Strasse und befanden sich am 9. Juni an der NW-Seite von Ceram. Hier landete ROBSON mit einem Teil der Mannschaft. Als er nach zweitägigen Warten nicht zurückgekehrt war, fuhr FORREST weiter, indem er Kurs durch die Buton- (nicht Bantam-)Strasse und später durch die Sapi-Strasse einschlug. Längs der Südküste von Java weitersegelnd, erblickte er am 4. Juli die Java-Spitze und am 19. erfolgte das Eintreffen auf der Reede von Bengkulen. Am 7. August wurde auf der „Perseverance", Kapt. CHAUVET, die Heimfahrt nach Calcutta angetreten. Ein merkwürdiger Zufall fügte, dass auf Pulu Pinang [Penang] der auf Ceram verloren gegangene Teil der Mannschaft wieder angetroffen wurde. ROBSON war mit seinen Leuten nach Amboina gelangt und dort von dem Gouverneur „Cranstoun" [2]) liebreich aufgenommen worden. Nachdem die Leute auf der holländischen Fregatte „Pallas" nach Batavia gebracht worden waren, wurden sie von den britischen Schiffen „Greyhound" und „Harrier" nach Pulu Pinang weiterbefördert. Von hier aus wurde auf der „Varuna", Kapt. DENNISON, gemeinschaftlich die Fahrt nach Calcutta fortgesetzt, wo das Eintreffen Anfang Oktober erfolgte [3]).

Die Betrachtungen von JAMES HORSBURGH über die Lage des Sydney-Riffes, unter Annahme derjenigen der Admiralitäts-Inseln von 1° 50′—3° 10′ S., 146°—148° 6′ E., ergaben keine neuen Gesichtspunkte [4]). Die genannte Untiefe ist bis zum heutigen Tage niemals wieder beobachtet worden, findet sich aber auf den neuesten deutschen Seekarten noch unter 3° 20′ S., 146° 49′ E. eingetragen. Wahrscheinlich hat jedoch L. I. DUPERREY Recht mit seiner

---

1) Biographical Memoir of the late Austin Forrest, Captain of the E. I. C's Marine Service. Naval Chronicle. XXIX. London 1813, p. 90—94.

Sydney Shoal. Naval Chronicle. XXXI. 1814, p. 121.

2) Der wirkliche Name ist WILLEM JACOB CRANSSEN.

3) Somit kann FORREST auch an und für sich die von einem Anonymus fingirte Fahrt nach Bandjermasin im Juli desselben Jahres nicht angetreten haben. (Briefe aus Ostindien. Eingesandt von FRIEDRICH VON MEININGEN. Der Freimüthige. VIII. 2. Berlin 1811, p. 925.

4) Eastern Seas. Naval Chronicle. XXIX. London 1813, p. 427—428.

Ansicht, dass sie identisch ist mit dem am 7. November 1825 (nicht 1823) entdeckten Circular- [Kreis-] Riff [1]) (3° 16′—3° 21′ S., 147° 37½′—147° 40′ E.).

**Abraham Bristow** 1806.

Über die Fahrt von ABRAHAM BRISTOW ist nur bekannt worden, was JOHN PURDY auf seiner Karte eingetragen hat [2]). Die Fahrt ging längs des Louisiade-Archipels, und BRISTOW glaubte hier eine Satisfaction-Insel (11° 30′ S., 154° 15′ E.) entdeckt zu haben, die aber wie A. J. VON KRUSENSTERN bewies, nichts anderes als die von D'ENTRECASTEAUX entdeckte Rossel-Insel ist. Ebenso zeigte es sich, dass Eruption-Eiland (10° 45′ S., 153° 10′ E.), nichts anderes als die St. Aignan-Insel ist. Was endlich die 3 unter 8° 50′ S., 151° 30′ E. gelegenen Bristow-Inseln anbetrifft, so erkannte KRUSENSTERN in ihnen die Inseln Juvencey und Jurien wieder. Das Kap Délivrance liegt nach BRISTOW in 11° 51′ S., 154° 54′ E., eine Bestimmung, deren Genauigkeit von KRUSENSTERN überschätzt worden ist [3]).

Schiff **„Anna"** 1807.

Das Schiff „Anna" trat von Bombay aus am 22. Oktober 1806 seine Fahrt nach China an. Nachdem durch die Malaka- und die Karimata-Strasse gesegelt war, gelangte es am 7. Januar 1807 in die Pitt-Passage und vermochte bereits am 12. zwischen die Asia- [Pasci-] und Ajau-Inseln hindurch in den Stillen Ozean zu gelangen [4]).

Schiff **„Perseverance"** 1807.

An dem nämlichen Tage wie die „Anna", aber nicht in deren Begleitung, passirte auch die „Perseverance" die Asia-Inseln. In der Meinung eine Entdeckung gemacht zu haben, wurden sie Goldsmid's Island genannt [5]).

Wie A. HAGA mitteilt, strandete im Jahre 1807 ein englisches Schiff bei Wardjo (Waigëu) und wurde von den Eingeborenen geplündert [6]). Sein Name hat sich bisher nicht ermitteln lassen.

**John Tate** 1809.

Das Schiff „Cumbrian", Kapt. JOHN TATE, segelte im Jahre 1809 auf der Fahrt nach China, zwischen den Asia- und Ajau-Inseln hindurch und passirte hierauf die Mapia-Inseln, deren Lage zu 0° 55′ N., 134° 21½′ E. bestimmt wurde [7]).

**Samuel Ashmore** 1810 und 1811.

Die „Hibernia", Kapt. SAMUEL ASHMORE, lief am 5. April 1810 von Port Jackson

---

1) Nouvelles Annales des Voyages. XXXIX. Paris 1828, p. 124, wo der Schiffbruch der „Sydney" auf 20. Mai 1826 verlegt wird. A. J. VON KRUSENSTERN (Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1824, p. 20) giebt als Datum 1. Mai 1806 an.

2) Chart of the Western Part of the Pacific Ocean .... exhibiting the Track of the Walpole. London 1822.

3) Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1824, p. 154., Supplémens au Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1835, p. 168.

4) J. HORSBURGH. India Directory. 2d ed. 1817. II., p. 403, 424.

5) J. HORSBURGH. l. c., pag. 424.

6) Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. 1884, p. 442.

7) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 424, 427.

aus und gelangte auf einer unter 12° 45′ S., 143° 47′ E. aufgefundenen Einfahrt durch die Torres-Strasse [1]). Es wird nur berichtet, dass er nach dem Verlassen derselben, am 8. Mai unter 11° 56′ S., 123° 28′ E. die Hibernia-Untiefe entdeckte [2]).

Eine zweite Fahrt unternahm ASHMORE im folgenden Jahre und schlug hierbei fast denselben Weg durch das Barrier-Riff ein, wie FLINDERS 1802 und 1803 [3]). Auf der Weiterfahrt wurde am 11 Juni in 12° 11′ S., 122° 58½′ das Ashmore-Riff entdeckt [4]).

**Robert H. Brown** 1812.

Von dem Schiff „Dorsetshire", Kapt. ROB. H. BROWN, wird lediglich berichtet, dass er auf seiner Fahrt nach China am 5. Februar 1812 die Helen-Untiefe passirte und ihre Lage zu 2° 53′ N., 131° 52′ E. bestimmte [5]).

**Cripps** 1812.

Die Brigg „Cyclops", Kapt. CRIPPS, segelte 1812 von Port Jackson nach Bengalen und machte von der Inneren Route Gebrauch. Sie gelangte durch die Endeavour-Strasse in den Indischen Ozean [6]).

**Abraham Bristow** 1812.

Wie sich aus der Karte von JOHN PURDY ergiebt, hat ABRAHAM BRISTOW gelegentlich einer im Jahre 1812 unternommenen Fahrt die im Osten von Neu-Mecklenburg liegenden Inseln, denen er den Namen Hibernian Range gab, berührt [7]). Wie A. J. VON KRUSENSTERN mitteilt, weicht die Lage den bisherigen Angaben gegenüber ab, ohne dass die Darstellung etwas Bemerkenswertes bietet [8]).

Es existirt noch eine Notiz, welche besagt, dass BRISTOW einige Jahre vor 1817 etwa 14 Tage lang bei Jobi auf der Insel Japèn vor Anker lag [9]).

**David Laughlan** 1812.

Auf seiner Rückfahrt von Sydney nach Calcutta beobachtete DAVID LAUGHLAN, Kapitän der „Mary", in deren Begleitung der „Clarkson" segelte, am 16. August 1812 vom Deck aus eine aus 7 Inseln bestehende, von einem Riff umgebene Gruppe, deren Südende zu 9° 20′ S.,

---

1) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. 1836, p. 688.

2) Extracts from the Log-book of the „Hibernia". Naval Chronicle. XXVI. London 1811, p. 318. Die Redaktion der genannten Zeitschrift bemerkt dazu, dass die einzige in der Nähe bekannte Untiefe von Kapt. NASH vom „Cartier" in 12° 31′ S., 123° 47′ E. aufgefunden worden sei.

C. E. MEINICKE hatte die Entdeckung der „Hibernia" in das Jahr 1811 verlegt, was sicher nicht richtig ist. (Die Torres-Strasse und ihre Gefahren. Zeitschr. f. allgemeine Erdkunde. N. F. III. Berlin 1857, p. 98). Das Hibernia-Riff liegt in Wirklichkeit in 12° S., 123° 21′—27′ E.

3) CHARLES B. YULE. Australia Directory. II. 2d ed. London 1864, p. 263.

4) C. E. MEINICKE. l. c.

5) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 437.

6) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 514., PHILL. P. KING. Narrative of a Survey of the Intertropical and Western Coasts of Australia. II. London 1827, p. 389—390.

7) Chart of the Western Part of the Pacific Ocean from the South West-Cape of New-Holland to the Island of Tinian exhibiting the Track of the Walpole .... London 1822.

8) Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1824, p. 154., Supplément au Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1835, p. 45.

9) JAMES HORSBURGH. India Directory. 2d ed. London 1817. II, p. 436.

153° 40′ E. bestimmt wurde [1]). Sie erhielt den Namen Laughlan-Inseln [2]). Zwei Tage wurde das St. Georg-Kap erreicht und darauf die Fahrt durch den St. Georg-Kanal fortgesetzt.

**Waterman** 1813.

Das Schiff „Volunteer", Kapt. WATERMAN, kehrte im Jahre 1813 auf einer Fahrt von China zurück und lief bei dieser Gelegenheit am 7. Juli bei stürmischem Wetter in die Sagewin-Strasse ein. Zweimal wurde er gezwungen nahe dem Nordufer von Salawati zu ankern, und erst am 9. gelang es ihm wieder auszulaufen, was ihn zu dem Entschluss veranlasste, „that nothing will ever induce him to go through Pitt's Strait again" [3]).

**H. W. van Waeij** 1813.

Als junger Matrose nahm H. W. VAN WAEIJ an der Reise eines nach den Molukken bestimmten Küstenfahrers teil. Auf hoher See teilte jedoch der Kapitän mit, dass es sich um ein Handelsabenteuer handle. Es wurden die Südwest-, die Tanimbar- und die Aru-Inseln besucht, doch waren die durch Tausch erworbenen Waren sehr geringfügiger Natur. Von der letztgenannten Gruppe aus wurde alsdann noch ein Abstecher nach der gegenüberliegenden Südwestküste von Neu-Guinea gemacht. Die Ortschaften, bei denen angelegt wurde, werden nicht genannt. Im Austauch gegen Messer u. s. w. konnten einige Bälge von Paradiesvögeln sowie Muskatnüsse erworben werden. Nach den bei den Eingeborenen eingezogenen Erkundigungen sollte in den Wäldern viel Wild, darunter eine Menge Hirsche, wilde Schweine und Babirusa vorkommen. Diese unrichtige Angabe beweist, dass das Gedächtnis des Reisenden im Laufe der Jahre eine starke Trübung erfahren haben muss [4]).

**Vertrag zwischen Ternate** und **Tidore** 27. October 1814.

Den Bemühungen des britischen Gouverneurs der Molukken, W. B. MARTIN [5]), gelang es am 27. Oktober 1814 einen Vertrag zwischen den Sultanen von Ternate und Tidore zustande zu bringen, durch welchen die beiderseitigen Interessensphären begrenzt wurden. Der § 5 erlangte in späterer Zeit eine besondere Bedeutung für Neu-Guinea, weshalb wir seine Alinea 4 nach dem von A. HAGA mitgeteilten Text zum Wiederabdruck bringen. „The whole of that central and eastern part of Halmahera from the north bank of the river Kayassa and Tofonga, to the extreme easterly points of Tanjong Léléwic, Tanjong Wayamlie and Tanjong Pattany and to Doyopodo, and Foya, on the south together with all the lands included within these limits, and the islands of Maytara, Filongan, Maré, Poolo Moa, Poolo Gébé, Poolo Joy, Poolo Pisang, Poolo Gagy, Poolo Fao, Poolo Boo, Poolo Poppa, together with the whole of the Papoa Islands, and the four districts of Mansary, Karandefur, Ambarpura and Umbarpon, on the coast of New Guinea shall for the future be considered as the legitimate possessions of His Highness the Sultan of Tidore" [6]).

---

1) Laughlan's Islands. Naval Chronicle. XXXI. London 1814, p. 161—162.

2) Der einheimische Name ist Nada.

3) JAMES HORSBURGH. India Directory. 2d ed. London 1817. II., p. 432, 433.

4) Nieuw-Guinea. Tijdschr. voor Nederlandsch-Indië 1876. II., p. 125—133.

5) Es möge daran erinnert werden, dass Ternate im Jahre 1810 zum zweitenmale in die Hände der Engländer fiel, die die Molukken bis zum 30. April 1817 besetzt hielten.

6) Treaty of Peace and Amity concluded between His Highness Paduka Sirie Maha Toewan Sultan Saidil Biladie,

Während aus diesem Paragraphen klar hervorging, dass die Papuanischen Inseln, als die Vier Radjaschaften [Kalana Fat] Waigëu, Salawati, Misol und Waigama, wie bereits in dem Vertrage vom 14. Oktober 1771 stipulirt worden war [1]), unter der Jurisdiktion des Sultans von Tidore standen, hatte man sich Jahrzehnte lang die Bedeutung der obengenannten 4 Distrikte nicht zu erklären vermocht. Erst P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA gelang es die richtige Spur zu finden [2]). Diese Distrikte sind Namen von Landschaften auf der Insel Nufōr im Geelvink-Busen, deren Bewohner sich auf der Nordwesthalbinsel von Neu-Guinea ansiedelten. Diese Kolonien haben die Namen dieser Landschaften, die in Wirklichkeit Rumansarai, Anggradifu, Rumbarpur und Rumbarpōn heissen, beibehalten [3]).

**Jeffries** 1815.

Die vom Leutnant JEFFRIES befehligte Brigg „Kangaroo" verliess mit einer Abteilung Soldaten Port Jackson am 19. April 1815. Der Plan, die Äussere Route zu benutzen, erlitt, infolge dicken Wetters beim Wreck-Riff, eine Änderung. Es wurde nun die Innere Route eingeschlagen, Kap York am 6. Juni gerundet und am folgenden Tage die Endeavour-Strasse durchlaufen. Nach einem von 9. bis 26. Juni währenden Aufenthalt auf Kupang traf das Schiff am 24. Juli auf der Reede von Colombo (Ceylon) ein [4]).

Schiff „**Indefatigable**" 1815.

Über die Fahrt des Schiffes „Indefatigable", das in Begleitung der „Cochin" und einer Brigg Port Jackson am 13. Juli 1815 verliess, liegt ein kurzer Bericht des Passagiers JOSEPH ARNOLD vor, der von JAMES HORSBURGH veröffentlicht worden ist [5]). Am 3. August wurde unter 11° 50′ S. und etwa 144° 10′ E. eine Öffnung im Barrier-Riff aufgefunden und auch durchfahren. Der weitere Kurs ging in nordwestlicher Richtung auf Mount Adolphus [Muri] zu, bei welcher Gelegenheit die Bushy-Insel (11° S., 143° E.) entdeckt wurde. Auf dem Wege durch die Endeavour-Strasse wurde der Indische Ozean erreicht. Diese s. Z. empfohlene Indefatigable-Route hat sich indessen nicht bewährt.

**R. Campbell** 1815.

Auf der Fahrt nach China durchfuhr das britische Kriegsschiff „Hesper", Kapt.

---

Siradjul, Coeloebil Mulkil, Amieric Iskander, Bainal, Baharain, Waihoewa Hairoes Salihin, Sieach, Katjili MAHAMAD ALIE — Sultan of Ternate — and His Highness Paduka Sierie Maha Toewan Sultan Moolaphar, Hallal Mahaladoen, MAHAMAD TAHIR, Muidjudien Sultan of Tidore. Signed, sealed and sworn to by the High contracting parties, through the mediation and under the guaranty of WILLIAM BYAM MARTIN Esq. Representative of the British Government at the Moluccos on this .... 27th October 1814. (A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. I. Batavia 1884, p. 460).

1) s. oben pag. 219.

2) Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 220, 221, 366.

3) s. ferner A. GOUDSWAARD. De Papoewa's van de Geelvinksbaai. Schiedam 1863, p. 5. — W. C. F. GOLDMAN. Aanteekeningen gehouden op eene reis naar Dorei .... 1863. Tijdschr. v. Ind. T. L. en Vk. XV. Batavia 1866, p. 542. — F. S. A. DE CLERCQ. De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) X. 1893, p. 166, 601. — J. W. VAN HILLE. Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXII. 1905, p. 240.

4) Maritime Discoveries in Australasia. Asiatic Journal. IV. London 1817, p. 82—84.
JAMES HORSBURGH. India Directory. 2d ed. London 1817. II., p. 514—515.

5) JAMES HORSBURGH. India Directory l. c., pag. 513. A. J. VON KRUSENSTERN nennt das Schiff „Infatigable". (Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1824, p. 83).

R. CAMPBELL, am 27. Dezember 1815 die Gaman-Strasse und befand sich am 28., bei Tagesanbruch, bereits 4—5 miles E. von der Pigot-Spitze [1]). Bei der Weiterfahrt in NE. wurde eine gefährliche Untiefe entdeckt, die eine zeitlang unter dem Namen Hesper-Riff auf den Karten angeführt wurde [2]), jedoch, wie JAMES HORSBURGH hervorhob, mit der längst bekannten Buccleugh-Untiefe identisch ist [3]).

**B. Orman 1816.**

Kapt. B. ORMAN verliess im Mai 1816 auf einem nach Bengalen bestimmten Schiff Port Jackson. Nach dem Erreichen der Eastern Fields wurde westlicher Kurs eingeschlagen und auf die Murray-Insel [Mèr] zugesteuert. Nachdem diese im Norden umfahren worden war, um darauf in W. z. S. $^1/_2$ S. weiter zu segeln, wurde das Schiff abgetrieben und befand sich am dritten Tage in 9° 21′ S. angesichts der Südküste von Neu-Guinea. Infolge dicken und stürmischen Wetters mussten die nächsten 6—7 Tage grösstenteils vor Anker liegend zugebracht werden, worauf in südlicher Richtung längs des Orman-Riffes gesegelt wurde, das bis 10° 5′ S., nicht bis 9° 57′ S., 142° 15$^1/_2$′ E., reicht. Durch den Prince of Wales-Kanal konnte die Torres-Strasse verlassen werden [4]).

**Joseph Andrews 1817.**

Gelegentlich der Erwähnung von Hebungen an der Westküste von Süd-Amerika, bemerkt JOSEPH ANDREWS, dass es in der Dampier- und der Pitt-Strasse, sowie an den in der Nähe von Neu-Guinea befindlichen Inseln, nach einem Zeitraume von Jahren, überraschend gewesen sei zu gewahren, wie einige grösser geworden und andere neu erschienen seien. Viele von ihnen hätten ihr Dasein der Tätigkeit von „Koralleninsekten" zu verdanken [5]). Im Anschluss hieran giebt er nun im Anhange dem Bedauern und der Überraschung Ausdruck, welche sich des Seefahrers bemächtige, wenn er beim Durchfahren des St. Georg-Kanals und der Dampier-Strasse, besonders aber längs der Küsten von Neu-Guinea sich von dem gänzlichen Unbekanntsein dieser reichen und ausgedehnten Insel überzeuge. ANDREWS erachtete es daher als seine Pflicht, nach der Rückkehr von einer Fahrt aus Indien, die englische Regierung auf diesen Umstand aufmerksam zu machen. Daraufhin erhielt er von dem Sekretär des Foreign Office die Mitteilung, dass die Lord Commissioners gern bereit seien ein solches Vorhaben zu unterstützen [6]). Auch mit Sir JOSEPH BANKS wurde diese Angelegenheit besprochen, der die Schwierigkeit hervorhob, geeignete Personen für ein derartiges Unternehmen zu gewinnen, trotzdem er dem Gegenstande selbst ein unausgesetztes Interesse seit dem gemeinschaftlichen Besuche mit COOK bewahrt habe.

ANDREWS hatte bis zum letzten möglichen Augenblick vergebens auf die erhoffte

---

1) R. CAMPBELL. Shoal to the Eastward of Dampier's Strait. Naval Chronicle. XXXVI. London 1816, p. 491—492 (auch Asiatic Journal II. 1816, p. 582).

2) L. DE FREYCINET. Voyage autour du Monde .... sur les corvettes de S. M. l'Uranie et la Physicienne. Atlas historique par Jo. ARAGO, A. PELLION &c. Paris 1825, Pl. 36.

3) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 555.

4) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 678, der aber den Kapitän OSMAN nennt. C. E. MEINICKE giebt den richtigen Namen an. (Zeitschr. f. allgem. Erdk. N. F. III. Berlin 1857, p. 101).

5) Journey from Buenos Ayres through the provinces of Cordoba, Tucuman and Salta to Potosi .... in the years 1825—1826. II. London 1827, p. 169.

6) l. c., pag. 308—314.

Unterstützung wartend, sein Schiff bereit gehalten. Im Anschluss hieran erzählt er von dem Besuch einer Insel in der Nähe von Neu-Guinea, doch nicht wann und wo derselbe stattgefunden habe [1]). Als das Schiff vor Anker gegangen, hätten die Boote bei ihrer Landung Geflügel, Pisang und andere Früchte im Überfluss erhalten. Von dem Festlande seien Kanus an das Schiff gekommen, von deren Insassen man eine Menge Muscheln, Elefantenzähne, Pfeile, Bogen u. s. w. erworben habe. Die Angabe hinsichtlich der Anwesenheit von Geflügel und Elefantenzähnen beruht auf freiester Erfindung, und SIR JOSEPH hatte nur allzusehr Recht, wenn er es verschmähte sich mit diesem Manne weiter zu befassen.

**Abraham Bristow** 1817.

Über die Fahrt von ABRAHAM BRISTOW auf dem Walfischfänger „Sir Andrew Hammond" ist sehr wenig bekannt geworden. Die wichtigsten Beobachtungen sind auf der von JOHN PURDY verfassten Karte [2]) niedergelegt worden, der A. J. VON KRUSENSTERN die nachstehenden Einzelheiten entnahm [3]).

Am 16. Februar 1817 wurde eine kleine und unbewohnte Inselgruppe entdeckt, die den Namen Purdy-Inseln erhielt [4]). Die grösste, Bat-Insel genannt, trägt zwei Hügel [5]) und ist vollständig bewaldet. Im Osten derselben liegen die Mouse- [Maus-] und die Mole-Insel, die durch einen 4 miles breiten Kanal, der von dem „Sir Andrew Hammond" durchfahren wurde, getrennt sind. Die Lage der Mole-Insel wurde zu 2° 51′ S., 146° 51′ E. bestimmt. Vier miles im Westen von der Mouse-Insel beobachtete BRISTOW ein Riff, das eine Ausdehnung von 4 miles besass und das er Latent-Riff nannte [6]). Zwei weitere Riffe wurden aufgefunden, von denen das eine in 7 miles Entfernung SW. von der Bat-Insel und 19 miles im W. des Latent-Riffes, das andere aber unter 146° 22′ E. lag. Beide sind auch heutigentags noch namenlos. Ferner wurde eine kleine, niedrige, bewaldete, aber bewohnte Insel unter 2° 55′ S., 146° 49′ E. entdeckt, die den Namen Elizabeth erhielt [7]). Östlich von ihr, 2 miles entfernt, bemerkte BRISTOW noch eine Insel von etwa 1 mile Durchmesser mit einer Lagune in ihrer Mitte. Nordöstlich von diesen Inseln befanden sich, in etwa 22 miles Entfernung, die Inseln Hayrick (Heuschober der neueren Karten) und Platform, jede von einem Riff umgeben. Im SW. der erstgenannten Insel erhob sich, $^1/_2$ mile entfernt, ein isolirter Felsen. Als das Schiff am 19. Mai sich 12 miles östlich von dieser Gruppe entfernt befand, wurden zu gleicher Zeit 4 Inseln bemerkt: Round-Insel, High-Insel und Low-Insel, während die vierte, unbenannte, unter 2° 24′ S., 147° $^2/_3$′ E. lag. KRUSENSTERN meint, dass die letztgenannte die gleiche Position besitze, wie die von MAURELLE 1781 unter 2° 20′ S., 146° E. entdeckte Insel San Miguel, was aber nicht zutrifft [8]).

---

1) Es wird lediglich gesagt, dass ihre Nachbaren Bewohner von Neu-Britannien seien, mit denen sie in Freundschaft lebten.

2) Chart of the Western Part of the Pacific Ocean exhibiting the Track of the Walpole. London 1822.

3) Recueil de Mémoires hydrographiques, pour servir d'analyse et d'explication à l'Atlas de l'Océan Pacifique. St. Pétersbourg. 1824, p. 69, 136., 1827, p. 450—451.

4) Die deutsche Seekarte Kaiser Wilhelms-Land, Bismarck-Archipel & Salomon-Inseln 1891. (N. 100. Tit. XII. N°. 119[a]) schrieb irrtümlicher Weise Purdic-Inseln, was in der Ausgabe von 1894 berichtigt ist.

5) In Wirklichkeit sind es denn auch zwei Inseln.

6) Hier lief der Dampfer „Ottilie" am 14. März 1891 auf und wurde total wrack. (Nachrichten von und über Kaiser Wilhelms-Land. VII. Berlin 1891, p. 26).

7) Der einheimische Name ist Alim.

8) Diese Insel liegt unter 2° 15′ S.

Ferner entdeckte BRISTOW unter 1° 45′ S., 142° E. [1]), ein von „a ferocious race of savages" bewohntes Eiland, das er Tiger-Insel nannte. Es hat sich jedoch, wie zuerst E. DALLMANN dartat, gezeigt, dass die Längenbestimmung mangelhaft war und dass sie mit der Matty-Insel identisch ist [2]).

**Brodie** 1817.

Die von Kapt. BRODIE geführte Brigg „Alert" entdeckte auf der Fahrt von Port Jackson nach Calcutta, und zwar auf dem Wege nach der Torres-Strasse, am 4. Oktober 1817 unter 17° 2′ S., 153° 49′ E. ein Riff, in dessen Mitte zwei niedrige sandige Inseln lagen, und das er Alert-Riff nannte [3]). Nach dem Verlassen der Meerenge stiess das Schiff unter 9° 52′ S., 129° 8′ E. auf ein Riff, das ebenfalls unbekannt war [4]).

**Durand** 1817.

Das von Bombay nach China segelnde Schiff „Lord Castlereagh" streifte am 9. Januar 1817 die 34 km. WSW. von der Insel Kofiau befindliche Grosvenor-Untiefe (ca. 1° 20′ S., 129° 28 E.) [5]).

**John Bell** 1818.

Die von Port Jackson ausgesegelte „Minerva", Kapt. JOHN BELL, entdeckte am 8. Juli 1818 in 21° 32′ S., 159° 10′ E. die zwischen der Booby- und Bellona-Untiefe gelegene Minerva-Untiefe. Bereits am 26. Juli befand sie sich in der Nähe der Pigot-Spitze auf Waigëu, wobei aber nicht gesagt wird, auf welchem Wege sie nach der Nordküste von Neu-Guinea gelangte. Nachdem die Fahrt in westlicher Richtung fortgesetzt worden war, wurde drei Tage später eine kleine Insel in der Nähe von Kofiau entdeckt [6]).

**R. Carns** 1818.

Das Schiff „Neptune", Kapt. R. CARNS, verliess Port Jackson, um auf dem Wege durch die Torres-Strasse nach Madras zu segeln. Am 21. Juni wurden Sandbänke und niedrige Felsen in 21° 58′ S., 154° 20′ E. gewahrt, die den Namen Midway-Riff erhielten [7]). Über den weiteren Verlauf der Fahrt ist nichts bekannt geworden.

---

1) In einem Briefe von JOHN PURDY wurde 1° 44′ S., 142° 20′ E. angegeben ([A. J.] DE KRUSENSTERN. Supplément au Recueil de Mémoires hydrographiques .... St. Pétersbourg 1835, p. 2).

2) Nachrichten von und über Kaiser Wilhelms-Land und den Bismarck-Archipel. IX. Berlin 1893, p. 45. (Nautical Magazine LXIII. London 1894, p. 470).

3) JAMES HORSBURGH. Supplement to the India Sailing Directions. London 1818, p. 35. — Auf diesem Riff scheiterte 1826 die „Venus". (J. HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. 1837, p. 684).

4) P. P. KING. Narrative of a Survey of the Intertropical and Western Coasts of Australia. II. London 1827, p. 388. A. J. VON KRUSENSTERN (Recueil de Mémoires hydrographiques .... St. Pétersbourg 1827, p. 442., Supplémens au Recueil .... 1835, p. 29) schreibt irrigerweise 180° 50′ E., ebenso J. HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. 1836, p. 677. Augenscheinlich befindet sich dieses Riff unter 9° 55′ S., 129° 27′ E.

5) JAMES HORSBURGH. Supplement to the India Sailing Directions. London 1818, p. 31—32.

6) JAMES HORSBURGH. Original Notices of three Shoals recently discovered. Asiatic Journal and Monthly Register. VIII. London 1819, p. 14—15; Supplement to the India Sailing Directions. London 1818, p. 35.

7) R. CARNS. Midway Reef. Asiatic Journal. VIII. 1819, p. 240. CHARLES B. YULE (Australia Directory. II. 2d ed. London 1864, p. 321) teilt mit, dass H. M. DENHAM im Jahre 1859 mehrere Tage lang vergebens darnach gesucht und nirgends in 200 Faden Tiefe Grund habe finden können, weshalb EVANS der Meinung sei, dass CARNS wohl nur das Wreck-Riff gesehen habe. Dieses liegt nach DENHAM in 22° 12′ 4″ S., 155° 11′ 4″ E.

**J. Welsh und Ormond** 1818.

Die Schiffe „Claudine", Kapt. J. WELSH, und „Mary", Kapt. ORMOND, benutzten im September 1818, auf der Fahrt von Sydney nach Batavia, die Innere Route, um durch die Torres-Strasse zu gelangen. Das zunächst in 21° 15′ S., 153° 56′ E. entdeckte Welsh-Riff wurde 1860 von H. M. DENHAM vergeblich gesucht. Die ferner bemerkten Riffe, deren Südende in 10° 28′ S., 144° 27′ E. lag, sind bis zum heutigen Tage nicht wieder untersucht worden [1]). Nachdem die Eastern Fields passirt worden waren, wurde in den Pandora-Pass eingelaufen. Von dem Boot-Riff aus konnte innerhalb 5 Stunden das Barrier-Riff erreicht werden. Hier fand sich eine Einfahrt, von der aus die Murray-Insel [Mèr] W. $^1/_2$ S. gepeilt wurde, die den Namen Claudine-Einfahrt erhielt. Bei der Landung auf der Insel wurde ein schiffbrüchiger Laskare, namens JUMELL, bemerkt und gerettet [2]). Auf dem üblichen Wege über Darnley- und Half-way-Insel wurde schliesslich durch den Prince of Wales-Kanal die Torres-Strasse verlassen, bei welcher Gelegenheit zwischen der Good-Insel [Palilug] und der Booby-Insel die Larpent-Bank entdeckt wurde [3]).

**John H. Ormsbee** 1818.

Auf dem von ihm geführten Schiffe „Asia" von China kommend, entdeckte JOHN H. ORMSBEE, auf dem Wege durch die Gilolo-Passage, am 6. August 1818 die in 0° 42′ N., 130° 5′ E. liegende Ormsbee-Bank [4]). Nachdem er bei südwärts gerichteten Kurse der Gefahr zu stranden, glücklich entronnen war, peilte er das NW. von Wajak liegende, aber nicht bestehende Nameless Island [5]) in S. z. E. $^1/_2$ E., Wajak selbst in S. $^1/_2$ E., während Sajang [6]) nur vom Besan aus gesehen werden konnte.

**Louis C. Desaulses de Freycinet** 1818—1819.

Mit der Entsendung der Korvette „Uranie" in die pazifischen Gewässer bezweckte die französische Regierung in erster Linie die Vornahme einer Reihe physikalischer Untersuchungen, doch sollten geographische Entdeckungen und genaue Längenbestimmungen nicht aus dem Auge verloren werden. Der Versuch, die Gestalt der Erde aus Pendelbewegungen abzuleiten, erforderte eine grosse Zahl von über die ganze Erde verteilten Beobachtungen. Ebenso harrten eine Anzahl Fragen mit bezug auf den Erdmagnetismus der Lösung, mit der die Expedition ebenfalls beauftragt wurde. Wenngleich auf dieser Fahrt nur ein kleiner Teil des uns interessirenden Gebietes berührt wurde, so möge doch ihr Verlauf in aller Kürze skizzirt werden [7]).

---

1) CH. B. YULE. Australia Directory. II. 2d ed. 1864, p. 416, 418, 332.

2) J. WELSH. Observations and Discoveries in the South Pacific Ocean. Asiatic Journal. XI. London 1821, p. 344.

3) JAMES HORSBURGH. Supplement to the India Sailing Directory. London 1818, p. 47—48. A. J. VON KRUSENSTERN verlegte die Fahrt irrigerweise in das Jahr 1815. (Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1824, p. 83).

4) JAMES HORSBURGH. Original Notices. Asiatic Journal. VIII. London 1819, p. 14—15. — F. A. A. GREGORY. Zeemans-Gids voor de vaarwaters van Java naar en door den Molukschen Archipel. Amsterdam 1853, p. 393.

5) ORMSBES tat dies, indem er sich auf die New Chart of the Straits to the Westward of New Guinea (The Complete East India Pilot. London 1804. N°. 124) berief. Eine derartige Insel, wie sie hier unter 0° 21′ N. eingetragen ist, giebt es aber nicht, und möglicherweise wurde die Insel Quoy [Gimnanimon] oder die östliche Hälfe von Wajak damit gemeint.

6) Syang der englischen Seekarten.

7) Voyage autour du Monde, .... exécuté sur les corvettes de S. M. l'Uranie et la Physicienne pendant les années 1817, 1818, 1819 et 1820; publié .... par LOUIS DE FREYCINET. Historique I. Paris 1825, p. 1 ff.

Am 17. September 1817 verliess die „Uranie" unter dem Befehl von LOUIS C. DESAULSES DE FREYCINET den Hafen von Toulon und traf am 6. Dezember vor Rio de Janeiro ein, wo sie bis zum 29. Januar 1818 liegen blieb. Nach einem vom 7. März bis 5. April währenden Besuch von Kapstadt, ging die Fahrt über Mauritius und Bourbon nach der Sharks-Bai [Baie des Chiens-Marins] an der Südwestküste von Australien, wo die Korvette am 12. September vor Anker kam [1]). Nach dem Verlassen derselben, am 27. September, ging der Kurs nach Timor, wo der Aufenthalt in Kupang vom 9. bis 23. Oktober, in Dilly vom 17. bis 22. November dauerte. Auf dem Wege durch die Banda-See und die Manipa-Strasse wurde in die Ceram-See eingelaufen, und am 7. Dezember gelangte das Schiff in die Nähe von Pulu Pisang, wo die eingetretene Windstille Gelegenheit bot dieser Insel einen Besuch abzustatten. Am 12. ging es zwischen Gébé und der kleinen, unweit der Südostspitze von Halmahera liegenden Insel Muor hindurch, worauf am nächsten Tage in die zwischen Kawé [Ruib] und den Wajak-Inseln befindliche Meerenge, die den Namen Passage de l'Uranie erhielt [3]), eingelaufen wurde. Von den Wajak-Inseln erhielten besondere Namen Wajak, als Laborde [4]) und Quélen [5]), da deren Zusammenhang nicht bemerkt wurde. Ferner Stéphanie [Jen], Pellion [6]), Quoy [7]) [Ginmanimon], Labiche [8]), an die sich weiter östlich die Jen-Inseln (Ine bei DE FREYCINET) anschlossen. Abgesehen von dem bekannten Balabalak, erhielten die Kawé vorliegenden Eilande die Namen Gaimard [9]), Gabert [10]), Requin [11]), Héclars und Gaudichaud [12]). Das als Nordwestkap von Waigëu erscheinende Vorgebirge erhielt den Namen Kap Forrest zu Ehren von THOMAS FORREST [13]). Die bereits von diesem bemerkten Shaggy Rocks [Seprang] und Buttons [Loh-Loh] [14]) konnten ebenfalls beobachtet werden. Eine nahe der Küste von Waigëu in Gestalt eines Schuhes emporragendes Inselchen wurde le Soulier genannt [15]). Unmittelbar im Osten davon schloss sich die Arago-Bai [16]) an.

Je weiter man nach Osten fortschritt, schienen der Berge auf Waigëu, die bis zum Gipfel bewaldet waren, höher zu werden. Die Steilabstürze der Küste erwiesen sich, wie bei den

---

1) l. c., pag. 448.

2) Voyage autour du Monde .... Historique II. 1. Paris 1829, p. 14 ff.

3) L. DE FREYCINET. Voyage autour du Monde. Navigation et Hydrographie. Paris 1826, p. 165, 166., Atlas, Pl. IV.

4) Nach C. L. TH. LABORDE, enseigne de vaisseau, der bereits am 22. Februar 1818, wenige Tage nach dem Auslaufen aus dem Hafen von Toulon, gestorben war.

5) Nach F. L. DE QUÉLEN DE LA VILLEGLÉE, Almosenier an Bord der „Uranie".

6) Nach J. ALPH. PELLION, élève de la marine.

7) Nach J. R. C. QUOY, Arzt und Naturforscher der Expedition.

8) Nach J. J. LABICHE, lieutenant de vaisseau, der am 9. Januar 1819 starb.

9) Nach J. P. GAIMARD, Arzt und Naturforscher der Expedition.

10) Nach P. A. GABERT, Sekretär des Kommandanten.

11) Nach H. REQUIN, commis aux revues et aux approvisionnements.

12) Nach CH. GAUDICHAUD, Apotheker und Botaniker der Expedition.

13) G. F. TYDEMAN (Hydrographic Results of the Siboga Expedition. Siboga-Expeditie. III. Leiden 1903, p. 27) hält es für unsicher, welches Vorgebirge damit gemeint war. Seine Vermutung, dass das Westkap der Insel Mèè dafür anzusehen sei und der auch auf der Karte Ausdruck gegeben wurde, erweist sich als zutreffend. Nach FREYCINET liegt es unter 0° 4½′ S., 127° 51′ E. v. Par. (Atlas, Pl. III). Bei L. I. DUPERREY finden wir es unter 0° 4′ 55″ S., 127° 57′ 13″ E. v. Par. (Voyage autour du Monde sur la corvette la Coquille. Hydrographie. Atlas, Pl. XV), während sich im Text (l. c., pag. 13) 0° 1′ 20″ S., 128° 21′ 43″ E. v. Par. angegeben findet.

14) Boutons bei FREYCINET.

15) Schoen der niederländischen Seekarte.

16) Nach JACQUES E. V. ARAGO, Zeichner der Expedition.

Wajak-Inseln, vielfach unterwaschen. Am Abend des 14. Dezember ankerte die „Uranie" nordwestlich von der Insel Manuran oder Manorom (Manouaran bei FREYCINET), aber erst am 16. gelang es auf Umwegen an der Ostseite der an der Küste von Waigëu liegenden kleinen Insel Lawak (von FREYCINET und seinen Nachfolgern stets Rawak genannt) [1]), unter 0° 1′ 33″ S., 128° 35′ 30″ E. Par. zu ankern. Am nächsten Tage wurde mit der Errichtung eines kleinen Observatoriums am Ostufer der damals unbewohnten Insel [2]) begonnen, worauf die Instrumente ans Land geschafft wurden. Der bis zum 6. Januar 1819 währende Aufenthalt wurde einesteils auf die erforderlichen Beobachtungen, anderenteils auf die Aufnahmen der umliegenden Gebiete (Fig. 41), bei welcher Gelegenheit auch Sammlungen angelegt wurden, verwandt.

Bereits am 18. erschien mit Tagesanbruch ein mit Eingeborenen bemanntes Boot von

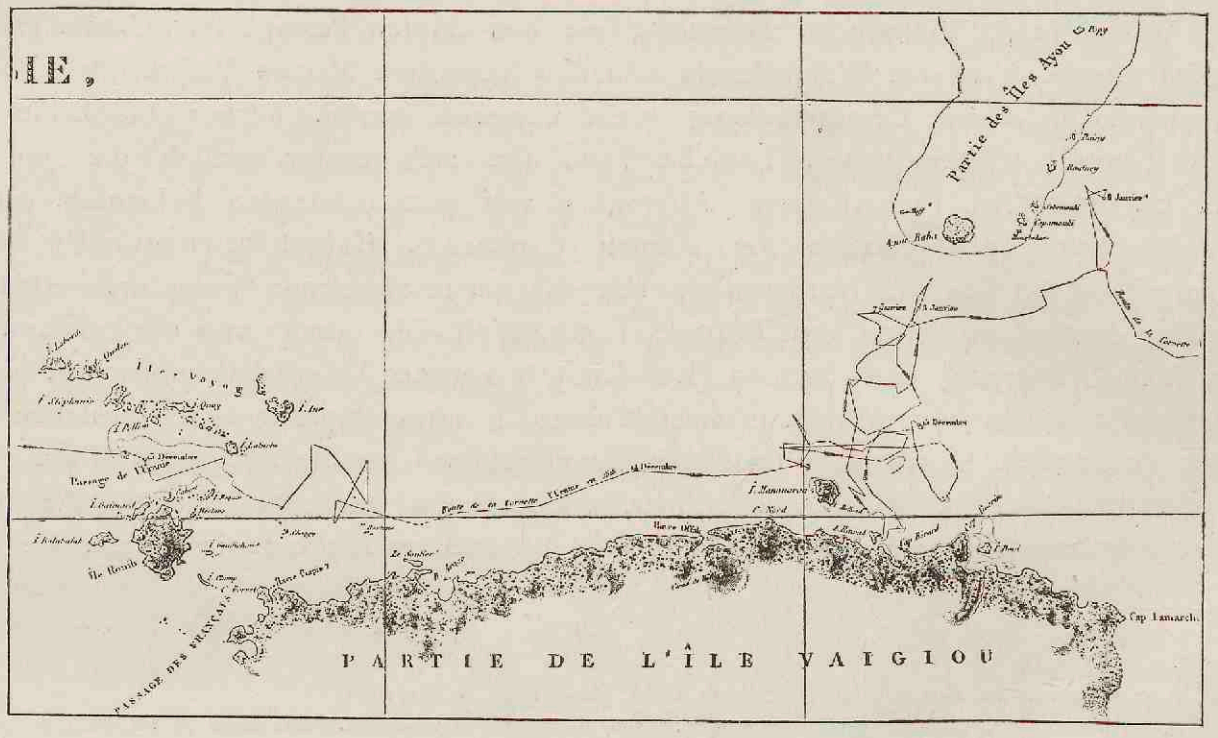



Fig. 41.

der Insel Bon [Boni], um der Expedition einen Besuch abzustatten, und bald darauf ein weiteres, das von der benachbarten Kabaré-Bai, an der Nordküste von Waigëu gelegen, kam. Während des ganzen Aufenthaltes blieb der Verkehr mit den Papuanen, denen QUOY und GAIMARD eine besondere Beschreibung widmeten [3]), rege.

Am 25. unternahmen QUOY und L. I. DUPERREY eine Bootfahrt in östlicher Richtung [4]). Sie ging längs der Nordküste von Waigëu, zunächst an der Bai von Asukuël vorbei, worauf

---

1) Auch Lawai oder Lak genannt, wie F. S. A. DE CLERCQ (De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) X. Leiden 1893, p. 27) bemerkt.

2) Nach F. S. A. DE CLERCQ befindet sich jetzt ein Dorf auf ihr namens Usba.

3) L. DE FREYCINET. Voyage .... Zoologie. Paris 1824, p. 1.

4) L. DE FREYCINET. Voyage .... Historique. II. 1. p. 24—27., Navigation et Hydrographie p. 172—176; Atlas hydrographique Pl. V.

man nach dem Passiren des Kaps Quoy in die Inambir-Bai gelangte. An ihrem Ende wurde das Kap Guérin [1]) (Wariai der Eingeborenen) umfahren und darauf in die zwischen Waigëu und der Insel Bon befindliche Meerenge eingelaufen. Nachdem der Stätte, an der einst die D'ENTRECASTEAUX'sche Expedition ihre Beobachtungen angestellt hatte, ein Besuch abgestattet worden war, fuhr man am 26. nach Bon hinüber. Da das Eiland von Riffen umgeben ist, hielt es schwer einen geeigneten Zugang zu ermitteln. Erst als SRUAN, der Häuptling des einzigen, an der Nordküste sich befindenden und aus etwa 20 Hütten bestehenden Dorfes, in seinem Kanu auftauchte, konnte das Boot in sicheren Port geleitet werden. Am 27. des Morgens wurde die Rückfahrt nach dem Schiff angetreten.

Ein weiterer Besuch galt der Insel Manuran, der ebenfalls auf dem grossen Boote der Expedition unter der Führung von L. I. DUPERREY sich vollzog [2]). Zunächst wurde die Lawak gegenüber liegende Küste von Waigëu aufgesucht, wo das Dorf Inabiāf lag. Alsdann ging es in westlicher Richtung weiter. Nachdem das Kap Prat-Bernon [3]) umfahren war, wurde in die Raillard-Bai [4]) eingelaufen und darauf bis zum Cap des Grottes gefahren, so genannt wegen der hier, wie auch an manchen anderen Teilen der Küste auftretenden Kalksteinhöhlen, in denen sich auch Stalaktiten vorfanden. Von hier aus wurde in nördlicher Richtung nach der unweit gelegenen Insel Manuran gerudert, deren grösster Durchmesser etwas mehr als 2 Seemeilen beträgt. Bei dem Umfahren wurde nahe der Nordwestspitze noch ein Inselchen entdeckt, das den Namen Tournier erhielt. Hierauf wurde an Bord der „Uranie" zurückgekehrt.

Eine drittes Unternehmen bestand in der Aufnahme der Kabaré-Bai, die tief in die Nordküste von Waigëu einschneidet [5]). Ihre westliche Begrenzung bildet die Pointe des Pêcheurs, die gerade im Süden von Lawak sich erhebt, während sie im Osten von dem Kap Bérard [6]) abgeschlossen wird, das zugleich den nordwestlichen Ausläufer einer Landzunge bildet [7]). Das Dorf Kabaré befindet sich auf ihr, liegt aber bereits an der Asukuël-Bai [8]). In Südosten der Bucht dehnt sich bis zum Fusse der Berge ein morastiges Waldland aus, während im Südwesten sich eine zweite, aber kleinere Bai — der Hafen von Saúni — befindet.

Auf Grund der von L. CORDIER ausgeführten Gesteinsbestimmungen konnte nachgewiesen werden, dass ausser den meist dichten Kalksteinen, die sich auf allen den genannten Inseln vorfinden, Serpentingesteine eine grosse Rolle spielen [9]). Die gesammelten Thiere wurden in einem von QUOY und GAIMARD verfassten Bande beschrieben [10]), während GAUDICHAUD den botanischen Teil bearbeitete [11]).

Nachdem die auf Lawak angestellten Beobachtungen zum Abschluss gedichen waren,

---

1) Nach N. F. DE GUÉRIN, élève de la marine de 1ère classe.
2) Historique. II. 1, p. 32., Navigation et Hydrographie, p. 176—178.
3) Nach CH. L. PRAT-BERNON, élève de la marine de 1ère classe.
4) Nach L. RAILLARD, élève de la marine de 1ère classe.
5) Navigation et Hydrographie, p. 170—172.
6) Nach AUG. BÉRARD, élève de la marine de 1ère classe.
7) FORREST hatte dieses Dorf auf seiner Karte weiter nach Osten verlegt.
8) Auch hier fand DUPERREY Kalksteingrotten, darunter eine von über 100 Fuss Höhe. (Historique. II. 1., p. 41).
9) Historique. II. 1., p. 31—42.
10) Zoologie. Paris 1824, p. 1—11, 27—32 et passim.
11) Botanique. Paris 1826, p. 52—61.

wurden am 6. Januar die Anker gelichtet [1]), worauf die „Uranie" zunächst an dem südlichen und südöstlichen Teile der Ajau-Inseln vorbeigelangte. Auf der Weiterfahrt durch den Stillen Ozean, die zunächst von massenhaften Regengüssen begleitet war, gelangten am 12. Februar die Anachoreten [Kanīt-Inseln] in Sicht. Zwei Tage darauf wurden die Admiralitäts-Inseln erblickt, aber trotzdem das Schiff mehrere Tage in deren Nähe aufgehalten wurde, konnten keine Untersuchungen, die zu der Vermehrung unserer Kenntnis dieser Inselgruppe hätten beitragen können, angestellt werden [2]).

Von hier aus wandte sich DE FREYCINET nach Guam, wo der Aufenthalt bis zum 5. Juni währte. Nach einem Besuche von Sydney ging die Fahrt aufs neue durch den Stillen Ozean. Am 15. Februar 1820 scheiterte die „Uranie" in der Baie Française auf den Falkland-Inseln [3]). Es gelang ein amerikanisches Schiff zu erwerben, dass den Namen „Physicienne" erhielt, und auf diesem wurde über Montevideo und Rio de Janeiro die Heimfahrt angetreten, worauf am 13. November die Anker im Hafen von Hâvre fielen.

**Conrad Malte-Brun** 1819 [4]).

Einen wunderlichen Vorschlag zur näheren Erforschung von Neu-Guinea, der damit begründet wurde, dass diese Insel noch ausserordentlich wenig bekannt und wahrscheinlich reich an wohlriechenden Pflanzen, kostbaren Hölzern und selbst an Goldminen sei, machte CONRAD MALTE-BRUN: „Zwei Schiffe, jedes mit 4—500 Mann, eines an der Süd-, eines an der Nordküste segelnd, und am bestimmten Landungsplatze sich treffend, könnten das Land durchstreifen, wo es am schmälsten ist, es erobern, oder wenn die heftige, kriegerische Gemüthsart der Einwohner es zulässt, Verträge mit ihnen schliessen; von Batavia und Surabaya aus, wäre es am leichtesten zu bewerkstelligen" [5]).

**Phillip Parker King** 1819.

PHILLIP PARKER KING war im Jahre 1817 von England ausgesandt worden, um die noch nicht näher untersuchten Küsten von Neu-Süd-Wales (im damaligen Sinne) von der Arnhem-Bai, nahe dem Westeingang des Carpentaria-Golfs, ab in westlicher und südlicher Richtung aufzunehmen und, falls tunlich, überhaupt ganz Neu-Holland zu umsegeln. In seiner Begleitung befanden sich als Master's Mates FREDERICK BEDWELL und JOHN SEPTIMUS ROE sowie der Botaniker ALLEN CUNNINGHAM. Die ersten Fahrten begannen von Sydney aus auf der „Mermaid" am 22. Dezember 1817, auf denen wir dem Forscher nicht folgen können. Dagegen dürfen die in den Jahren 1819 und 1821 unternommenen nicht unbesprochen bleiben. Nachdem am 8. Mai 1819 Port Jackson verlassen worden war, ging es längs der australischen Küste in nördlicher Richtung, um auf der Inneren Route durch die Torres-Strasse zu segeln. Am Nachmittage des 24. Juli gelangte die „Mermaid" in die Nähe der Turtle-

1) Voyage autour du Monde. Historique. II. 1, p. 65.

2) l. c., Navigation et Hydrographie, p. 185.

3) Bei dieser Gelegenheit gingen u. A. auch die auf den Papuanischen Inseln gesammelten Insekten verloren. (QUOY et GAIMARD. Zoologie. Paris 1824, p. 1).

4) Sein eigentlicher Name ist KONRAD MALTE BRUUN.

5) Coup d'oeil sur les découvertes géographiques qui restent à faire et sur les meilleurs moyens de les effectuer. Nouvelles Annales des Voyages. I. Paris 1819, p. 72—73; hieraus: Überblick auf die noch zu machenden geographischen Entdeckungen und das sicherste Mittel sie zu bewirken. Neue allgem. geogr. Ephemeriden VI. 1819, p. 153.

Insel, doch gelang es eines ausgedehnten Riffes wegen nicht an deren Leeseite zu ankern, so dass bei starkem Südostwinde die Nacht in exponirter Lage abgewartet werden musste. Am 25. wurden die Albany-Inseln im Osten passirt und darauf der Adolphus-Kanal, zwischen Mount Adolphus [Muri] und Kap York, durchfahren, worauf auf das Nordostende der Wednesday-Insel [Maurura] zugesteuert wurde. In den Prince of Wales-Kanal einlaufend, gelangte das Schiff bald nach Mittag in die Nähe des Südendes der Good-Insel [Palilug], um hier die Nacht über zu bleiben. Bei dem Fallenlassen des Ankers brach jedoch der Arm desselben, so dass die Fahrt fortgesetzt werden musste, da bereits der andere Anker eingebüsst worden war. Noch vor Sonnenuntergang wurde die Booby-Insel passirt und damit das offene Meer erreicht [1]).

**John Lamb** 1819.

Das vom Leutnant JOHN LAMB befehligte Schiff „Baring", nach Calcutta bestimmt, lief im Jahre 1819 von Sydney aus und schlug den Kurs um Neu-Guinea herum ein. Den erhalten gebliebenen, kurzen Notizen ist zu entnehmen, dass zwischen 20° 40′—21° 50′ S., 158° 15′—159° 30′ E. zahlreiche Riffe und Inseln entdeckt wurden, zwischen denen während dreier Tage umhergeirrt wurde [2]). Ferner fand man vor dem Eintritt in die Gaman-Strasse, unweit des Kaps Ume [Pt. Pigot], eine gefährliche Untiefe, über die zwar HORSBURGH berichtet hatte, die aber auf der Admiralitätskarte nicht eingetragen worden war [3]).

**A. Hamilton** 1820.

Im Jahre 1820 bemerkte A. HAMILTON auf dem von ihm geführten Schiffe „Bombay", 1—1½ miles von der Südküste von Waigëu entfernt, eine Sandbank, wobei die Ostspitze von Batantá in S. 41° W. lag [4]). Auf den neueren Seekarten befindet sich diese Bombay-Bank in 0° 29′ S., 131° 12′ E., in einer Entfernung von 12 km. von der Küste von Waigëu [5]).

**Phillip Parker King** 1820 und 1821.

Am 14. Juni 1820 segelte PHILLIP PARKER KING mit dem Kutter „Mermaid" aufs neue von Port Jackson aus. Nachdem am 14. August die Cairncross-Insel erreicht worden war, passirte er am 15. Kap York, um darauf die Endeavour-Strasse zu durchfahren. Während der Nacht blieb das Schiff in der Nähe der Possession-Inseln und langte am folgenden Tage bei der Booby-Insel an. Auf dem Gipfel dieses Eilands fanden sich Steinhaufen vor, die von den Mannschaften verschiedener Schiffe errichtet worden waren. Ausser mannigfachen Überbleibseln wurde auch ein Brett gefunden, auf dem zu lesen stand, dass die „Sea-Flower" Sydney am 21. Mai verlassen, die Äussere Route gewählt und bis zum Erreichen der Booby-Insel 21 Tage gebraucht habe [6]).

---

1) PHILLIP P. KING. Narrative of a Survey of the Intertropical and Western Coasts of Australia. I. London 1827, p. 241—244., II., p. 399, 304—307.

PHILLIP P. KING. Directions for the Inner Route from Sydney to Torres Strait. London 1847.

2) Damit sind die Minerva- und Bellona-Untiefen gemeint.

3) A Letter from Lieut. JOHN LAMB, R. N., Commander of the ship Baring. Asiatic Journal and Monthly Register. IX. London 1820, p. 577.

4) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. 1817, p. 562.

5) Moluksche Archipel. (Noordblad). 's Gravenhage. Hydr. Bureau 1902. N°. 145.

6) PHILLIP PARKER KING. Narrative of a Survey of the Intertropical and Western Coasts of Australia. I. London 1827, p. 382—386.

Seine zweite Fahrt durch die Torres-Strasse trat KING am 26. Mai 1821, von Sydney aus, an. An Stelle der defekt gewordenen „Mermaid" war eine im Hafen liegende Brigg für die Vermessungsarbeiten angekauft und auf den Namen „Bathurst" getauft worden. Das nach Batavia bestimmte Schiff „Dick", Kapt. HARRISON, trat gleichzeitig die Reise an. Am 12. Juni wurden die Schiffe von der Brigg „San Antonio", Kapt. HEMMANS, die Port Jackson 4 Tage später verlassen hatte, eingeholt, sie schloss sich aber jenen an. Am 30. wurde die Cairncross-Insel erreicht und am folgenden Tage zwischen Kap York und der Insel Mount Adolphus hindurchgefahren und darauf der Prince of Wales-Kanal passirt. Nachmittags gegen 4 Uhr befanden die Schiffe sich bei der Booby-Insel, und KING setzte in W. z. S. seine Fahrt durch den Carpentaria-Golf fort [1]).

Nach Beendigung seiner Aufnahmen traf KING längs der West- und Südküste Neu-Holland's am 25. April 1822 in Sydney wieder ein, um am 25. September die Heimreise anzutreten. Die Ankunft in Plymouth erfolgte am 23. April 1823.

**J. Welsh** 1820.

Die Schiffe „Claudine", Kapt. J. WELSH, und „Marquis of Hastings" segelten im Jahre 1820 von Port Jackson aus nach Batavia. Am 16. Mai wurden von der Mastspitze aus unter 30° 5′ S., 159° E., Brecher bemerkt und Elizabeth-Riff genannt. Am 22. wurde das Booby-Riff und etwa 6 Seemeilen westlich von seinem Südende ein Riff bemerkt, das den Namen Claudine-Riff erhielt. Am 29. passirten die Schiffe die Eastern Fields, worauf auf dem 1818 bereits eingeschlagenen Wege am 30. vor der Murray-Insel [Mèr] geankert wurde. Bei der Landung erfreute WELSH sich eines freundlichen Empfanges. Im Namen des Königs von England nahm er Besitz von ihr und nannte sie „mit dem Rechte des ersten Besuchers" Lord Lowther's Island. Am Abend wurden noch die Half-way-Inseln erreicht und ebenfalls besucht [2]).

**Trégosse** 1821.

Die Brigg „Trois Frères", Kapt. TRÉGOSSE, segelte im J. 1821, in Begleitung der Brigg „Jessie" von Sydney aus durch die Torres-Strasse. Auf dem Wege dorthin wurden am 19. Juni eine Reihe von Riffen mit Inseln bemerkt und Governor Farquhar-Gruppe genannt, von denen die östlichste unter 151° 47′ E. liegt. Am folgenden Morgen wurden alsdann mehrere Inseln bemerkt und Trégosse-Inseln genannt. Die westlichste lag unter 17° 42′ S., 150° 43′ E. Weitere Einzelheiten sind nicht bekannt geworden [3]).

**Papuanische Seeräuber** 1821.

In einem Berichte aus dem Jahre 1821 werden lebhafte Klagen aus Banda laut über die zunehmende Dreistigheit papuanischer Seeräuber während der vorhergehenden Jahre, wodurch der Handel lahm gelegt worden sei, ferner dass es an Mitteln zur Verfolgung derselben gefehlt habe und noch fehle [4]).

---

1) P. P. KING. Narrative of a Survey .... II. 1827, p. 32—34.

2) J. WELSH. Observations and Discoveries in the South Pacific Ocean. Extract from the Log-book of the Ship Claudine. Asiatic Journal. XI. London 1821, p. 342—345.

3) P. P. KING. Narrative of a Survey of the Intertropical and Western Coasts of Australia. II. 1827, p. 387, 388.

4) De Molukssche eilanden. Tijdschrift voor Nederlandsch-Indië. Jaarg. XVIII. Zalt-Bommel 1856 I., p. 258.

**Warrington, Winter** und **Kay** 1822.

Die Schiffe „Mary Ann", Kapt. WARRINGTON, „Almorah", Kapt. WINTER, und „Richmond", Kapt. KAY, verliessen Sydney am 24. Juni 1822. Am Nachmittage des 9. Juli befanden sie sich nördlich von dem NE. Ende der Eastern Fields, worauf sie Kurs nach der Murray-Insel nehmen, die am folgenden Tage erreicht wurde. Am 12. konnte auf dem von J. WELSH 1818 eingeschlagenen Wege die Fahrt fortgesetzt und die Torres-Strasse alsdann ungefährdet verlassen werden [1]). Nachdem die beiden letztgenannten Schiffe am 30. bis unter 7° 46′ S., 116° 7′ E. gelangt waren, stiess die „Richmond" in der Frühe des nächsten Morgens auf ein der Hog-Insel (Ostende von Java) vorliegendes Riff und scheiterte. Die Mannschaft konnte von der „Almorah" gerettet werden [2]).

**Schiff „Nimrod"** 1822.

Das Schiff „Nimrod" entdeckte im Jahre 1822 auf der Fahrt nach der Torres-Strasse eine unter 12° 5′ S., 143° 48′ E. befindliche Durchfahrt durch das Barrier-Riff [3]).

**Korvette „Satellite"** 1822.

Über die Fahrt des „Satellite", der 1822 die Torres-Strasse durchsegelte, sind nur wenige Nachrichten erhalten geblieben [4]).

**Samuel Ashmore** 1822.

Auf der Fahrt nach der Torres-Strasse beobachtete SAMUEL ASHMORE am 7. September 1822, als er sich in 10° 44′ S., befand, einen untermeerischen Felsen, der in einer Linie mit dem kleinen N. 20½° W. von Mount Adolphus liegenden Eiland lag [5]).

**Schiff „Abgarris"** 1822.

Das Schiff „Abgarris" entdeckte 1822 die Nuguria-Inseln, die den Namen Abgarris-Inseln erhielten, der aber wenig zu seinem Rechte kam [6]), da sie bereits 6 Jahre später von RENNECK aufs neue gefunden wurden, dessen Name Fead-Inseln allgemeine Verbreitung fand.

**John Lihou** 1823.

Das erste Schiff, dem es, allerdings unter Überwindung grosser Schwierigkeiten, gelang die Torres-Strasse von W. nach E. zu durchfahren, war die „Zenobia" unter dem Kommando von JOHN LIHOU [7]). Bestimmt um von Manila nach Süd-Amerika zu segeln, war das Schiff im Januar 1823 in die Endeavour-Strasse eingelaufen und in einer Bai, die etwa 3 leagues im NE. der Südspitze [Kap Cornwall] an der Südküste der Prince of Wales-Insel in 10° 45′ S.,

---

1) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 677—678.
2) Loss of the Ship Richmond. Asiatic Journal. XV. London 1823, p. 415.
3) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 688.
4) P. P. KING. Narrative of a Survey of the Intertropical and Western Coasts of Australia. II. 1827, p. 390.
P. P. KING. Directions for the Inner Route from Sydney to Torres Strait. London 1847, p. 10.
5) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 682—683 Anm. Da die Breitenbestimmung von ASHMORE unrichtig ist, lässt sich die Lage des erwähnten Felsens nicht ermitteln.
6) J. DUMONT D'URVILLE. Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie. Histoire du Voyage. V. Paris 1843, p. 116.
C. E. MEINICKE. Die Inseln des Stillen Oceans. I. Leipzig 1875, p. 111.
7) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 673, 680.

142° 12′ E., entdeckt und Port Yarborough genannt wurde, eingelaufen [1]). Die der Ostseite liegende Packe-Insel erhielt den Namen Falcon Island, der Gipfel der kleineren, im Süden liegenden Insel Dumaralug den Namen Mount Penlease. Nach Wiederherstellung des Steuers wurde in die Torres-Strasse eingelaufen und der Kurs an der Murray-Insel vorbei eingeschlagen. Ausserhalb des Barrier-Riffes, entdeckte man am 15. Februar zwischen 17° 4′—17° 41′ S., 151° 59′—151° 30′ E. die Lihou-Inseln und -Untiefen [2]).

**John Mackenzie** 1823.

Das Schiff „James Scott", Kapt. JOHN MACKENZIE, segelte im Jahre 1823 von Acapulco nach Calcutta. Am 18. Juni wurde von der Mastspitze aus eine Untiefe und zwei Felsen im Niveau des Meeres bemerkt [3]). Eine kräftige, westliche Strömung riss das Schiff mit sich fort, doch gelang es ungefährdet zwischen den beiden Felsen hindurch zu gelangen. Die Lage wurde zu 48° N. [4]), 130° 33′ E. bestimmt, wobei zu gleicher Zeit in einer Entfernung von 6 leagues in SSE. $^1/_2$ E. die nordwestlichste der Ajau-Inseln gesichtet wurde. Diese Untiefe nebst den Felsen findet sich weder auf den Seekarten, noch haben die Segelanweisungen davon Notiz genommen. Auch sonst scheinen sie nicht wieder beobachtet worden zu sein.

Auf dem Wege durch die Gilolo-Strasse und Pitt-Passage setzte MACKENZIE seine Fahrt fort.

**Schiff „Nearchus"** 1823.

Der „Nearchus" hatte Huasco (Chile) am 26. Januar 1823 verlassen, um nach Calcutta zu segeln. Am 12. Mai wurde die Reede von Manila verlassen, wohin aber zurückgekehrt werden musste, nachdem das Schiff bei der Insel Negros Havarie erlitten hatte. Nach dem Wiederauslaufen wurde der Kapitän durch den SW-Monsun gezwungen die östliche Route einzuschlagen, um von dem Stillen Ozean aus in die Gaman-Strasse zu gelangen, wo er von den Londoner Walfischfahrern „Emily" und „Cape Packet" angesprochen wurde [5]).

**Summer** 1823.

Im Jahre 1823 durchfuhr das Schiff „Avon", Kapt. SUMMER, von Port Jackson kommend, die Torres-Strasse. Von dieser Fahrt ist nur die Nachricht erhalten geblieben, dass am 17. September unter 19° 30′ S., 158° 13′ E. die kleinen und niedrigen Avon-Inseln entdeckt wurden [6]).

**Louis Isidore Duperrey** 1823—24.

Ende 1821 unterbreitete L. I. DUPERREY in Gemeinschaft mit J. DUMONT D'URVILLE dem Marineminister den Plan zu einer Entdeckungsreise behufs Fortsetzung der von D'ENTRE-

---

1) Erhielt später den Namen Port Lihou. (J. BEETE JUKES. Narrative of the Surveying Voyage of H. M. S. Fly. II. London 1847, p. 268).

2) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 672.

3) Abstract from the Journal of the Ship „James Scott", JOHN MACKENZIE, Esq. Commander, during a passage from Acapulco towards Calcutta, 1823. Asiatic Journal. XVII. London 1824, p. 652—653.

4) Es muss natürlich heissen 0° 48′ N. Die Längenbestimmung ist unrichtig.

5) Extract of a Letter from the Ship „Nearchus". Asiatic Journal XVII. 1824, p. 572.

6) New Discovery between Port Jackson and Torres' Straits. Asiatic Journal. XVIII. London 1824, p. 267.

CASTEAUX und L. DE FREYCINET begonnenen Forschungen. Neben einer Reihe von physikalischen Fragen, besonders die der Lage des magnetischen Äquators, die der Beantwortung harrten, hatten die Antragsteller zugleich die Aufnahme einer Reihe nicht genügend bekannter Inselgruppen des Stillen Ozeans ins Auge gefasst. Nachdem die Vorschläge höheren Ortes genehmigt worden waren, wurde die Korvette „Coquille" ausgerüstet. DUPERREY erhielt das Kommando, während DUMONT D'URVILLE als erster Offizier an dem Unternehmen sich beteiligte. Das nach Beendigung der Expedition in Angriff genommene Werk ist ein Torso geblieben. Der historische Teil gedieh nicht einmal bis zu den hier in Betracht kommenden Gebieten. Ausser kurzen, zumeist während der Fahrt verfassten Mitteilungen [1]) enthält der zum Abdruck gelangte Bericht an die Pariser Akademie eine Reihe von wissenswerten Angaben [2]). Diesem Mangel wird einigermassen durch die von P. LESSON herausgegebene Reisebeschreibung abgeholfen [3]). Einige Abschnitte der Fahrt haben eine Schilderung durch DUMONT D'URVILLE erfahren [4]). Eine Übersicht der geographischen Resultate sowie das Logbuch wurde von DUPERREY selbst veröffentlicht [5]).

Am 11. August 1822 verliess die „Coquille" den Hafen von Toulon, ankerte am 28. vor Teneriffa und erreichte am 16. Oktober die Ilha de Santa Catharina (27° 26′ 3″ S.) an der brasilianischen Küste. Von hier aus ging die Fahrt nach den Falkland-Inseln, wo die Ankunft in der Baie Française, jetzt Berkeley-Sund (51° 33′ 48″ S.), am 18. November erfolgte. Nach Abschluss der Beobachtungen wurde auf dem Wege um Kap Hoorn herum nach Talcahuano (36° 42′ 10″ S.) in Chile gesegelt, wo die Ankunft am 20. Januar 1823 erfolgte. Darauf wurden noch Callao und Payta aufgesucht, um alsdann nach Tahiti Kurs zu nehmen. DUPERREY blieb hier vom 3. bis 22. Mai, besuchte ferner Bora-Bora, ebenfalls zu den Gesellschafts-Inseln gehörend, das am 9. Juni verlassen wurde, um erst am 9. August in die Nähe von Buka, der nördlichsten Salomo-Insel zu gelangen. Am 12. lief die „Coquille" in die Kambotorosch-Bai [6]) [Port-Praslin], unweit des St. Georg-Kaps auf Neu-Mecklenburg [7]) gelegen, ein. Glücklicher als ihre sämtlichen Vorgängerinnen, erfreute die Expedition sich während ihres, bis zum 21. August

---

1) Annales maritimes et coloniales. Paris 1822. II. 2., p. 276—277, 545—551., 1823. II. 1., p. 221—228, 552—554., II. 2., p. 53—60., 1824. II. 1., p. 302—305., II. 2., p. 60—117, 305—306., 1825. II. 1., p. 321—336, 429—438., II. 2., p. 453—482, 490—492., 1826. II. 2., p. 189—202.

2) Voyage autour du Monde, exécuté par Ordre du Roi, sur la Corvette de Sa Majesté La Coquille, pendant les années 1822, 1823, 1824 et 1825. Historique. Paris [1826], p. I—XLII. Ausserdem erschienen: AD. BRONGNIART. Botanique. Paris 1829 und R. P. LESSON et P. GARNOT. Zoologie. 1826, 1830, doch sind auch diese Teile nicht zum Abschluss gedichen. Erschienen sind ferner der Atlas zur Histoire du Voyage (Paris 1826) und die Hydrographie (Paris 1827) nebst Atlas.

3) Voyage autour du Monde entrepris par ordre du Gouvernement sur la corvette La Coquille. II. Paris 1839, p. 11—131. (Nachdruck Bruxelles 1839).

4) Voyage pittoresque autour du Monde. II. Paris 1835, p. 168 ff., auch G. L. DOMENY DE RIENZI. Océanie ou cinquième partie du Monde. III. Paris 1837, p. 311—365.

5) Mémoire sur les opérations géographiques faites dans la campagne de la corvette de S. M. la Coquille, pendant les années 1822, 1823, 1824 et 1825. Connaissance de Tems. LII. Paris 1827. Additions, p. (172)—(271). — Voyage autour du Monde .... sur la Corvette .... La Coquille. Hydrographie. Paris 1829, p. 54—103.

Über die magnetischen Beobachtungen berichtete DUPERREY in A. C. BECQUEREL. Traité expérimental de l'électricité et du magnétisme. VII. Paris 1840, p. 332—336, 343—353, 366, 404—416.

6) EMIL STEPHAN und FRITZ GRAEBNER. Neu-Mecklenburg (Bismarck-Archipel). Berlin 1907, p. 13. Der Name Abataros dürfte eine Verstümmelung von Kambotorosch sein.

7) Nach DUPERREY heisst die Insel Tombara, aber LESSON (l. c. III., pag. 15) erklärt diesen Namen niemals gehört zu haben, sondern nur Enluru, womit aber wohl ein kleines Gebiet in der von der Expedition besuchten Gegend gemeint sein wird.

währenden Aufenthaltes [1]) des schönsten Wetters, das besonders den von BÉRARD, LOTTIN und DE BLOIS in Angriff genommenen Aufnahmen zugute kam [2]). Ein anderer günstiger Umstand war, dass man in freundliche Beziehungen mit den Eingeborenen trat und auf diese Weise die Namen der Ortschaften und Inseln erfragen konnte [3]); sogar ein kleines Wörterverzeichnis wurde angelegt [4]). Unter den nach verschiedenen Richtungen unternommenen Ausflügen, erscheint die von JULES DE BLOSSEVILLE in Begleitung von JOHN TAYLOR ausgeführte Überschreitung der südlichsten Halbinsel als der wichtigste [5]).

Nachdem in einem Boote vom Ankerplatze aus in nördlicher Richtung eine Strecke von kaum $^3/_4$ Seemeile, wobei das Vorgebirge Lamurko passirt wurde, gerudert worden war, erfolgte die Landung. Unter Führung einiger Eingeborener begann kurz darauf der steile Anstieg, um nach Überschreitung der Wasserscheide nach der Ostküste von Neu-Mecklenburg abzusteigen. An dem flachen, sandigen Ufer einer kleinen Bucht fanden die Wanderer zwei Kanus, und es gelang die Besitzer zu überreden sie nach ihrem Wohnorte zu befördern. In nordöstlicher Richtung rudernd, fuhren sie an dem Felsenkap Takana und darauf an den kleinen Méak-Inseln vorbei, worauf man alsbald an einer schmalen Landenge landete, die eine hohe Halbinsel mit der Küste verbindet. Ein nach dem jenseits des Isthmus auf einem Hügel liegenden Dorfe Liki-Liki abgesandter Bote kehrte mit der Erlaubnis zum Betreten desselben zurück. Hierauf führte man die Fremdlinge in den aus etwa 25 Hütten bestehenden Ort [6]) und zwar in die etwa 100 Fuss über dem Meere liegende „maison des idoles". Im Innern des 37 Fuss langen, 18 Fuss hohen und 11 Fuss breiten Hauses waren 14 aus Holz geschnitzte Götzenbilder aufgestellt, die Bakoni genannt wurden. Die etwa 200 Einwohner ernährten sich hauptsächlich von Fischen und von Taro (Colocasia antiquorum), während Pisangpflanzen und Kokospalmen in nur geringer Zahl vorhanden waren. Nach den eingezogenen Erkundigungen gehörten die Bewohner der Dörfer Mektimèk, Bembori, Malakoko und Buktu demselben Stamme, wie diejenigen von Liki-Liki an. Als die Sonne sich zu neigen begann, traten BLOSSEVILLE und TAYLOR den Rückmarsch an.

Am 21. August setzte die „Coquille" ihre Fahrt durch den St. Georg-Kanal fort [7]). Die gegenüberliegende Küste von Neu-Pommern, von den Bewohnern der Kambotorosch-Bai

---

1) L. I. DUPERREY. Mémoire sur les opérations géographiques. l. c., pag. (196)—(198).

L. I. DUPERREY. Voyage autour du Monde. Hydrographie, p. 54*, 55*.

P. LESSON. Voyage autour du Monde. III., p. 13—59. — Complément aux oeuvres de Buffon. III. Paris 1829, p. 68—106.

J. DUMONT D'URVILLE. Voyage pittoresque. II. 1835, p. 168—170, wo jedoch ein fingirtes Schiff „Océan" mit einem ebenso fingirten Kapitän PENDLETON eingeführt wird.

2) Als Ergebnis dieser Arbeiten ist die schöne Karte im Atlas hydrographique, Pl. 10 zu bezeichnen.

3) Die Ile verte heisst Latao und ihre Südostspitze Tawuaolai. Die Ile-aux-Marteaux, auf der aber keine einzige Hammermuschel gefunden wurde (s. oben p. 203), wird von DUPERREY als Lambome, von LESSON als Lambonne bezeichnet. Nach E. STEPHAN lautet der Name Lambóm. Für ihre Westspitze ermittelte DUPERREY den Namen Lamasa. Der hinter dem Cower-Hafen sich erhebende Berg wurde Kambatore, die Hügel der Umgebung Lanut und die English Cove Siuru genannt. Leider hat E. STEPHAN es verabsämmt die Richtigkeit der meisten Angaben zu kontrolliren.

4) P. LESSON. l. c., pag. 53—55.

5) P. LESSON. l. c., pag. 37—42.

6) Liki-Liki hat bei der Schwindelgründung des „Marquis" DE RAYS zeitweilig eine Rolle gespielt (A. BAUDOUIN. L'aventure du Port-Breton. Paris [1885] p. 35); jetzt ist das Dorf zerstört (EMIL STEPHAN und FRITZ GRAEBNER. Neu-Mecklenburg (Bismarck-Archipel) Berlin 1907, p. 12).

7) Hydrographie. Atlas 1827, N°. 11.

Biara genannt, erwies sich vom Kap Dowaura [Palliser] bis zur Lesson-Spitze, wie das Kap Wuăta genannt wurde, ziemlich niedrig und sandig. Hinter dem letzterwähnten Vorgebirge erhob sich ein Berg, der den Namen Beautemps-Beaupré erhielt [1]). Auf der Weiterfahrt wurden auch die bereits bekannten Vulkane Mutter, Nord- und Süd-Tochter bemerkt. Während die Abhänge des ersteren kahl und verbrannt erschienen, zeigten die beiden Töchter wenigstens an ihrem Fusse etwas Grün. Als die Korvette sich Neu-Lauenburg, der Duke of York-Insel oder, wie sie nach LESSON von den Eingeborenen genannt wurde, Amakata [2]) näherte, stiessen von verschiedenen Seiten des Gestades Kanus ab, deren Insassen ohne Zögern an Bord kamen. Sie führten als Waffen ausschliesslich Schleudern mit sich, doch hatten sie die dazu gehörenden Steine in den Nachen zurückgelassen. Die Haare waren mit Ocker oder mit Kalk gepudert. Nachdem die mitgebrachten Früchte gegen Eisenstücke eingetauscht worden waren, segelte die „Coquille" längs der Küste von Neu-Mecklenburg weiter [3]).

Am 23. wurde die Sandwich-Insel passirt und darauf westlicher Kurs genommen. Drei Tage später befand das Schiff sich angesichts der Vulkan-Insel [Manám] und der benachbarten Aris-Insel. Sodann gelangte DUPERREY durch eine Inselgruppe, die er infolge eines Missverständnisses Schouten-Inseln nannte [4]). Die einzelnen Eilande erhielten die Namen Lesson, Blosseville, Garnot, Jacquinot, Deblois und Roissy. Trotzdem die „Coquille" sich in respektvoller Entfernung von der Küste von Neu-Guinea hielt [5]), konnte doch die Insel Kairu, die D'Urville genannt wurde, erkannt werden. Die beiden Inseln Lesage und Apparente, die auf Grund der Le Maire'schen Karte vermutet wurden, bestehen dagegen nicht [6]).

Am 29. wurde der Bougainville-Berg sowie das Cyclopen-Gebirge bemerkt, und infolge der günstigen Strömung kam das Kap der Guten Hoffnung bereits am 3. September in Sicht. Am nächsten Tage tauchte Waigëu auf, aber es gelang erst am 6. in die grosse, tief in die Nordküste einschneidende Fofak-Bai (Offak-Bai bei DUPERREY [7]) einzulaufen. Am nächsten Morgen wurde mit der Errichtung eines kleinen Observatoriums für die magnetischen Beobachtungen

---

1) Wuna Kokor [Vunakokor] der Eingeborenen. Im Jahre 1885 ist auf Antrag des Reichskommissars VON OERTZEN der Name Varzin-Berg eingeführt worden.

2) Dieser Name, der übrigens niemals besonderen Anklang gefunden hat, ist, wie J. WEISSER nachwies (Ueber die topographische Bezeichnung einzelner Plätze im Neu-Britannischen Archipel. Annalen der Hydrographie. XI. 1883, p. 579), auf ein Missverständnis zurückzuführen. Das Wort heisst so viel wie *a makata*, d. h. nach Makata. Makada-Insel (eigentlich nur ihre Südhälfte, da der nördliche Teil Nerakoi genannt wird) ist der Hauptort der Gruppe, da hier der grösste Häuptling lebt. Alle Bewohner von Neu-Pommern, die auf Neu-Lauenburg Handel treiben, oder auch nur hinüberfahren wollen, müssen dort ihren Zoll in *dewära* (Muschelgeld) entrichten. Die Hauptinsel Duke of York [Neu-Lauenburg] besitzt keinen eigenen Namen, sondern die einzelnen Plätze werden nach den 25 dort hausenden Stämmen benannt.

3) P. LESSON. l. c. III., p. 62.

4) Damit waren doch von LE MAIRE die nördlich vom Geelvink-Busen liegenden Inseln Supiori und Wiak bezeichnet worden. O. FINSCH hat daher für die obengenannte Gruppe die Bezeichnung Le Maire-Inseln vorgeschlagen. (Samoafahrten. Leipzig 1888, p. 364).

5) Mit Recht sagt denn auch J. DUMONT D'URVILLE „Je n'ai jamais conçu et je ne concevrai jamais que M. Duperrey ait pu, dans les circonstances les plus favorables, prolonger la côte entière de la Nouvelle-Guinée à douze ou quinze lieues de distance sans avoir le désir d'en opérer la reconnaissance, d'autant plus que tous ses officiers brûlaient de désir de visiter cette grande terre". (Voyage de l'Astrolabe. Histoire du Voyage. IV. 1832, p. 548).

6) Hydrographie. Atlas. 1827, Pl. 12.

7) Die Franzosen bezeichnen nur den südwestlichen Zipfel der Bucht als Fofag-Bai, während die niederländischen Seekarten ihn für die ganze Bai verwenden. F. S. A. DE CLERCQ (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) X. 1893, p. 174) nennt sie Fafag.

begonnen [1]), während die Offiziere DEBLOIS, LOTTIN, BÉRARD und DE BLOSSEVILLE die Vermessung der Küste in Angriff nahmen (Fig. 42) [2]). Besonders zu erwähnen ist der von DUMONT D'URVILLE am 8. quer über die Landenge unternommene Ausflug nach der grossen Bai Majabilit, auch Tip Wagé, gewöhnlich aber Telaga Waigëu genannt [3]), die die Insel beinahe in zwei Hälften teilt. Von einer nahe dem Nordufer gelegenen Anhöhe aus wurde eine Skizze von dem nördlichen Teile der Bucht, die den Namen Chabrol-Bai erhielt (Fig. 42), angefertigt [4]). Dem

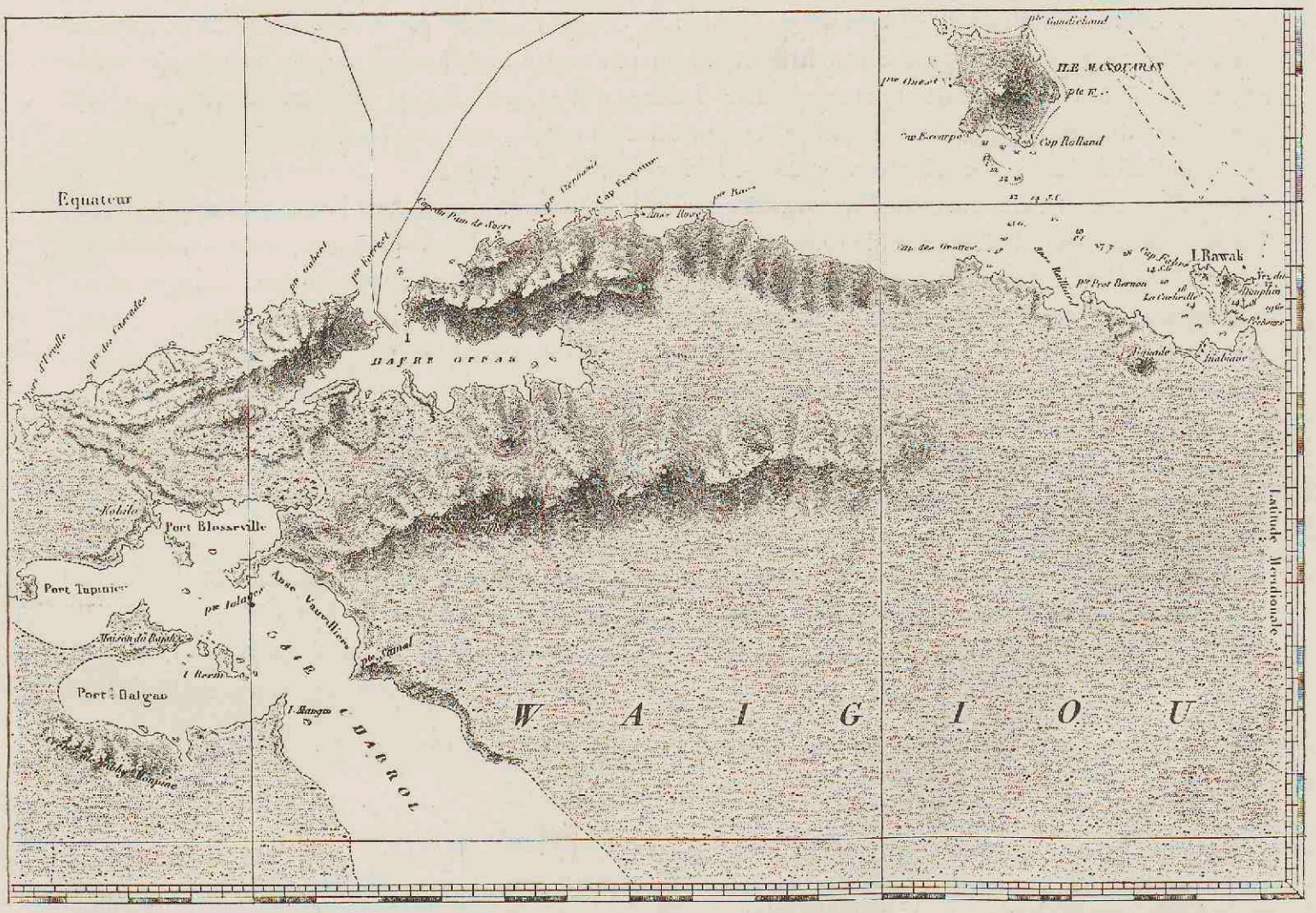



Fig. 42.

mit der Anlegung naturhistorischer Sammlungen beschäftigten P. LESSON verdankt man eine Reihe von Schilderungen aus dem Gebiete der Fofak-Bai. Häufig und besonders gern ver-

1) L. J. DUPERREY. Mémoire sur les opérations géographiques. Paris 1827, p. (200)—(201).

2) Hydrographie. Atlas. Paris 1827, Pl. 13. Plan du Hâvre Offak., Pl. 14*b*. Plans des Ports Duperrey et D'Urville., Pl. 15. Carte d'une partie des Iles des Papous.

3) Siehe oben p. 154, 155.

4) J. DUMONT D'URVILLE. Voyage pittoresque. II. 1835, p. 200—203., P. Lesson l. c., p. 69—72, auch Moniteur des Indes. III. La Haye 1849, p. 18—27, 149, 154.

Die Bucht erhielt ihren Namen zu Ehren des damaligen Marineministers Comte CHABROL DE CROUZOL, weshalb DUPERREY sie Crouzol-Bai (unrichtig Crousol-Bai geschrieben) nannte. (Mémoire sur les opérations géographiques, p. 205).

weilte er auf der kleinen Ile aux Tombeaux, die DUPERREY in die Ile du Repos umtaufte [1]). Von den Eingeborenen wird sie Jèf Bi genannt [2]).

Ebenso wie es zur Zeit der Anwesenheit der „Uranie" der Fall gewesen war, erfreute

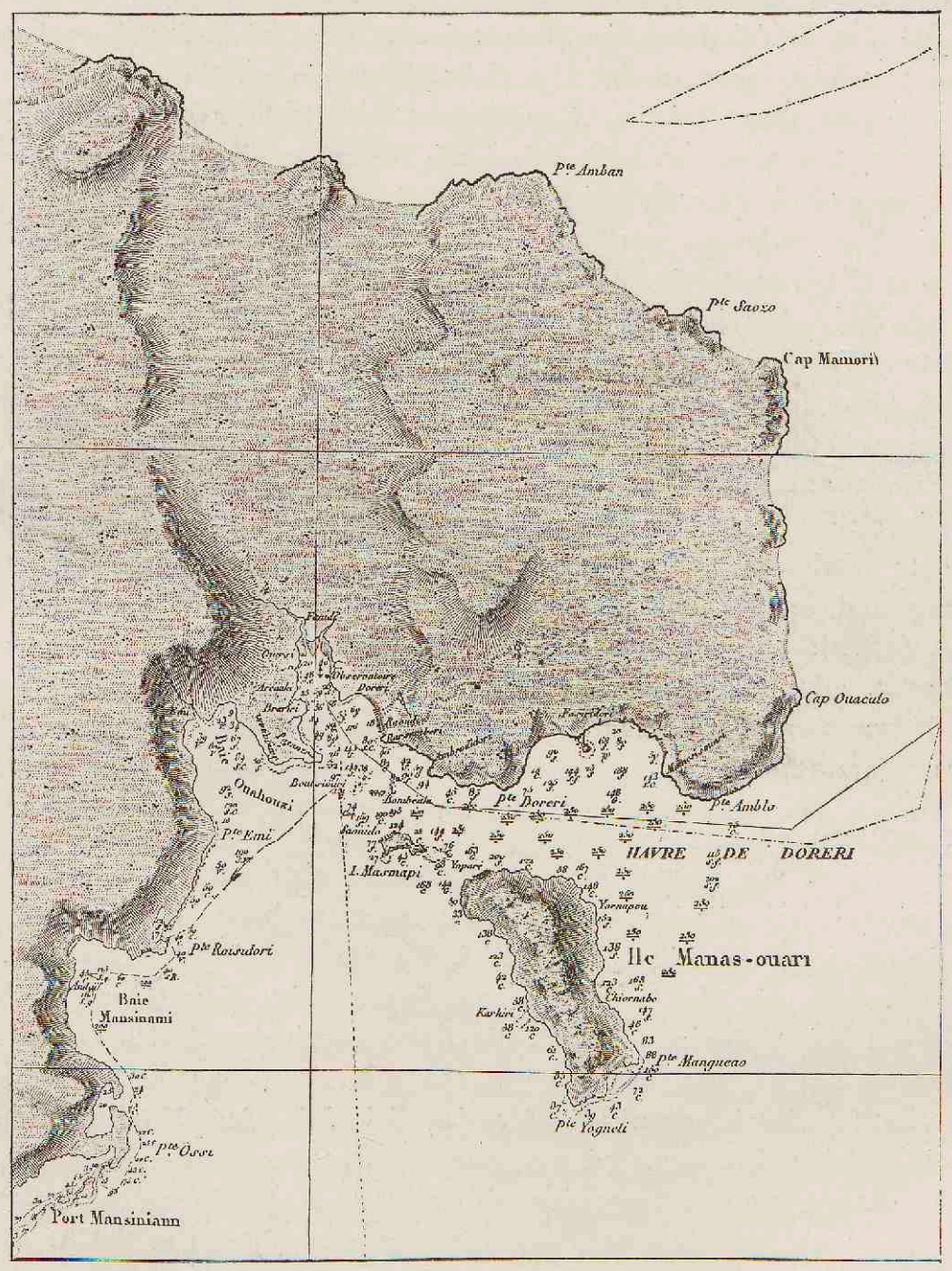



Fig. 43.

auch die „Coquille" sich zahlreichen Besuches von seiten der von nah und fern gekommenen Papuanen. Sogar der Radja von Waigëu liess sich herab, dem Kommandanten seine Aufwartung zu machen.

---

1) P. LESSON. l. c., pag. 76—80.
2) F. S. A. DE CLERCQ. l. c., pag. 174 und Tafel N°. 4.

Am 16. September wurde die Fofak-Bai verlassen, um auf demselben Wege wie die früheren französischen Expeditionen nach der Kajeli-Bai auf Buru zu gelangen, wo der Aufenthalt vom 23. September bis 1. Oktober währte. Am 4. traf die Korvette auf der Reede von Amboina ein und blieb dort bis zum 28. liegen, um darauf die Reise nach Australien fortzusetzen. Als das Schiff durch die Banda-See in die Ombai-Passage gelangte, begannen die sich geradezu unheimlich vermehrenden Schaben zu einer wahren Plage zu werden.

Am 17. Januar 1824 lief die „Coquille" in Port Jackson ein, verweilte dort bis zum 20. März und segelte alsdann nach Neu-Seeland. Nunmehr ging die Fahrt nach der zu den Karolinen gehörenden und unter 5° 20′ N., 163° 6′ E., gelegenen Insel Kusaie [Walan]. Nachdem sie am 15. Juli verlassen worden war, kamen am 21. die Schouten-Inseln in Sicht, es gelang aber erst 5 Tage später in die Doré-Bai am Geelvink-Busen einzulaufen. In dem äussersten Ende wurde Anker geworfen und bei dem nahen Dorf Ninu Kamudi das Observatorium errichtet [1]). Während des bis zum 9. August währenden Aufenthaltes gelang es zugleich die ganze Bai aufzunehmen. Die dieser Aufnahme zugrunde liegende Karte ist geradezu als eine musterhafte zu bezeichnen (Fig. 43) [2]). Ausser den spärlichen Mitteilungen von DUPERREY ist von den Erlebnissen der Expedition an dieser Stätte nichts auf uns gekommen. Auch LESSON schweigt sich, abgesehen von einer kurzen Erwähnung, darüber aus [3]).

Nach dem Verlassen von Doré passirte die „Coquille" am 12. August das Kap der Guten Hoffnung und segelte längs der Nordküste von Waigëu und durch die Gilolo-Passage weiter. Der Aufenthalt auf der Reede von Surabaja währte vom 29. August bis zum 11. September. Am 3. Oktober erfolgte die Ankunft auf Mauritius. Nach dem Verlassen dieser Insel, am 18. November, wurde Réunion noch ein Besuch abgestattet, worauf die Expedition mit der am 31. März 1825 erfolgten Ankunft vor Toulon ihren Abschluss fand.

**J. P. M. Willinck** 1824.

Nach der Fahrt von JACOB ROGGEVEEN sollte abermals ein volles Jahrhundert verstreichen, ehe ein niederländisches Schiff sich wieder anschickte den Erdball zu umkreisen. Es war dies die unter dem Befehl von J. P. M. WILLINCK stehende Korvette „Lynx" [4]), die am 10. September 1823 in See stach, am 17. Januar 1824 Kap Hoorn rundete und, nach einem Besuche von Valparaiso und Callao, die Fahrt durch den Stillen Ozean fortsetzte.

Am Morgen des 11. Juni wurde unter 152° 9′ E. die genau im Süden, 10 Meilen entfernt liegende Gardner-Insel bemerkt [5]). Als das Schiff in der Mittagsstunde $5^1/_4$ Meilen weiter in nordwestlicher Richtung gelangt war, konnte die Fischer-Insel in SW. gesehen werden, und WILLINCK glaubte trotz des trüben Wetters den Zusammenhang beider Inseln wahrnehmen zu können, was indessen auf Täuschung beruhte. Um 4 Uhr nachmittags befand das Westkap der Fischer-Insel [Simberi] sich genau im Süden unter 151° 11′ E., die Ostküste von Neu-Mecklenburg tauchte erst mit Sonnenuntergang auf. Infolge Stromversetzung wurde die Korvette während der Nacht in NW. und WNW. getrieben, worauf in der

---

1) L. I. DUPERREY. Mémoire sur les opérations géographiques, p. (239)—(242).

2) Hydrographie. Atlas. Pl. 34. Plan du Havre de Doreri.

3) l. c. IV. 1839, p. 192.

4) J. P. M. WILLINCK. Reize om de Wereld, gedaan in de jaren 1823 & 1824 met Z. M. Korvet Lynx. Breda 1836, p. 88—95. — Abbildungen der Inseln finden sich auf Taf. IV.

5) Nicht die Gardenijs-Insel, wie WILLINCK meint.

Frühe des 12. ein mit Kokospalmen bedecktes Eiland, das für die Tench-Insel gehalten wurde [1]), in Sicht kam. Man peilte es in NNE., während zu gleicher Zeit das Westkap von Neu-Hannover in SE. lag. Ausserdem konnte in NW. z. N. eine ausgedehnte Insel bemerkt werden, die anfänglich für DAMPIER's Squally-Insel angesehen wurde. Da aber St. Matthias ausser Gesichtsweite blieb, so sah WILLINCK sie für die Prince William Henry-Insel an, umsomehr als sich auf ihr ein hoher Berg, der nur der Mount Phillip sein konnte, zeigte. Als die Westküste der erwähnten Insel genau in N. gepeilt wurde, lag die „Lynx" unter 149° 22′ E. Aus dem Vorstehenden ergiebt sich, dass das, was WILLINCK für die Tench-Insel hielt, in Wirklichkeit die Squally-Insel [Emirau] war und dass die andere in der Tat St. Matthias = Prince William Henry-Insel war [2]).

Am Morgen des 13. wurde das Ostkap der Grossen Admiralitäts-Insel erblickt und zwei Tage später gewahrte man in schwachen Umrissen in NW. z. W. Land, das aus 4 Hügeln zu bestehen schien und für die Durour-Insel angesehen wurde, die auf der Karte von Heather unter 0°, 144° 18′ E. lag. Nach den Chronometerbeobachtungen an Bord der „Lynx" musste sie sich indessen unter 143° 8′ E. befinden, was mit den neueren Angaben (143° 4′ E.) gut stimmt.

Am 17. gelangte man in die Nähe der Küste von Neu-Guinea und konnte nachmittags 1½ Uhr in SW. z. W. hohes Land zugleich mit der Insel Rondado, deren Lage zu 138° 59′ E. bestimmt wurde, womit die Arimoa-Inseln [3]) gemeint waren, sichten. Ebenso konnten die kleinen, niedrigen Inseln Insu Moār, Insu Manai und Masi-Masi noch erkannt werden.

Am 19. tauchten mit Sonnenuntergang die Schouten-Inseln auf. Als das Ostkap von Wiak sich genau im Süden befand, lag die Korvette in 136° 3′ E., bezw. 136° 28′ E. [4]). Noch während der Nacht wurde die Kleine Providence-Insel [Ajawi] passirt und am folgenden Morgen die hohe Küste der Nordwesthalbinsel von Neu-Guinea erreicht. Am 22. gelangte die „Lynx" nur bis 0° 16′ N., 132° 26′ E., wobei das Kap der Guten Hoffnung in SW., 8 Meilen entfernt, lag. Als abends sich gar ein heftiger SW-Wind auftat, musste der Kurs geändert und längs der Ostküste von Waigëu gesegelt werden. Am nächsten Morgen befand das Schiff sich in der Nähe der Insel Baba [5]) (Ajau-Inseln), um einige Stunden später die südlichsten der Pasei-[Asia-]Inseln zu passiren. Weiter ging es in westlicher Richtung an Sajang vorbei, aber erst am Morgen des 27. war die „Lynx" in die Nähe der Catharina-Inseln gekommen, wobei Gébé [6]) noch eben in schwachen Umrissen im Süden erblickt werden konnte. Da die Wasser- und Lebensmittel-Vorräte stark auf die Neige gingen und es bei den herrschenden Winden wenig aussichtsvoll erschien rechtzeitig in Amboina einzutreffen, beschloss WILLINCK die Insel Morotai im Norden zu umfahren, um in Menado anzulegen und die Weiterfahrt nach Java durch die Makassar-Strasse fortzusetzen.

Als das Schiff am 30. in die Nähe der Südspitze von Mindanao gelangte, konnte diese

---

1) Nicht Thense, wie WILLINCK, der ihre Lage zu 1° 45′ S. 150° E. bestimmte, schreibt.

2) Augenscheinlich hatte man die Karte von THOMAS BUTLER, auf der St. Matthias und Prince William Henry als zwei verschiedene Inseln dargestellt waren, an Bord. (s. oben p. 244, Anm. 6).

3) In Wirklichkeit liegen diese Inseln 138° 41½—48′ E.

4) Die Lage wird heutigentags zu etwa 136° 20′ E. angenommen.

5) Nicht Dioubaba, wie WILLINCK schreibt.

6) Nicht Gemby, wie es in der Relation heisst.

Gegenwinde halber nicht dublirt werden, so dass nichts anderes übrig blieb, als Hülfe auf Luzon zu suchen. Nach entbehrungsreicher Fahrt wurde die Ostküste dieser Insel erreicht, um endlich, am 2. Oktober, auf der Reede von Cavite vor Anker zu kommen. Am 30. November wurde Manila verlassen und das Eintreffen auf der Reede von Batavia erfolgte am 1. Jannar 1825. Nachdem die „Lynx" noch wiederholt in den indischen Gewässern Verwendung gefunden hatte, wurde sie am 16. Juni 1826 kondemnirt, worauf Kommandant und Offiziere die Heimreise am 22. Juli auf einem Kauffahrteischiffe antraten, das am 16. November im Nieuwe Diep am Helder einlief.

**J. J. G. Bremer** 1824.

Das Kriegsschiff „Tamar", Kapt. J. J. G. BREMER, war am 27. Februar 1824 von Plymouth ausgesegelt, mit der Bestimmung auf der Nordküste von Neu-Holland die englische Flagge zu hissen [1]). Nachdem am 28. Juli die Ankunft vor Sydney erfolgt war, wurde am 23. August die Weiterfahrt in Begleitung der „Countess of Harcourt" und der kleinen Brigg „Lady Nelson" längs der Nordostküste angetreten, bei welcher Gelegenheit man an der Insel Mount Adolphus [Muri] eine Bai entdeckte [3]). Hierauf wurde am 15. September die Torres-Strasse durchfahren und nach Überquerung des Golfs von Carpentaria in Port Essington geankert, wo am 20. September 1824 das zwischen 129° und 135° E. liegende Gebiet für Gross-Britannien in Besitz genommen wurde [3]).

Die „Lady Nelson" erlitt auf der Weiterfahrt das Schicksal vor der Insel Babar (Südwest-Inseln) von den Bewohnern des Dorfes Alutor geplündert und ausgemordet zu werden [4]).

**Alexander Kenn** 1824.

Über die Fahrt des Schiffes „William Shand", Kapt. ALEXANDER KENN ist nichts anderes bekannt geworden, als dass es nach dem Verlassen von Port Jackson am 30. März 1824, auf dem Wege nach der Torres-Strasse, am 3. April das Kenn-Riff in 21° 9′ S., 155° 49′ E. entdeckte [5]).

**G. White** 1824.

Das Schiff „Sherburne", Kapt. G. WHITE, machte im Jahre 1824 eine Fahrt von Chile nach Bengalen. Es gelangte in die Nähe der NE-Spitze von Buka (Salomo-Inseln), die zu 4° 58′ S., 154° 30′ E. (statt 5° S., 154° 36′ E.) bestimmt wurde und durchfuhr darauf den St. Georg-Kanal. Am 15. Mai wurde bei stürmischen Wetter eine ausgedehnte Untiefe, Shernburne-Bank genannt [6]), entdeckt. Im südöstlichen Teile erschienen einige gegen 20 feet hohe

---

1) PHILLIP P. KING. Narrative of a Survey of the Intertropical and Western Coasts of Australia. II. London 1827, p. 235.

2) PHILLIP P. KING. Directions for the Inner Route from Sydney to Torres Strait. London 1847, p. 13.

3) Australian Settlements — Northern Coast. Nautical Magazine. V. London 1836, p. 641—645.

4) D. H. KOLFF JR. Reize door den weinig bekenden zuidelijken Molukschen Archipel. Amsterdam 1828, p. 155—158.

G. WINDSOR EARL. Enterprise in Tropical Australia. London 1846, p. 45.

5) JAMES HORSBURGH. Discovery of a Reef. Asiatic Journal. XVIII. London 1824, p. 489.

6) [A. J.] DE KRUSENSTERN. Supplémens au Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1835, p. 41 schreibt irrigerweise „Shelburne".

Felsen über dem Wasser. Nach den Beobachtungen am nächsten Tage wurde die Breite zu 3° 15′ S. bestimmt. Die Länge war zu 148° 16′ W. oder 4° 43′ W. vom Kap St. Georg, was 148° 10′ ergiebt, gefunden worden [1]). Mit Ausnahme von THOMAS JEFFERSON JACOBS, dessen Angaben überhaupt kein Vertrauen verdienen und dessen Beschreibung dieses Riffes auch nicht mit der von G. WHITE gegebenen übereinstimmt [2]), hat niemand dasselbe wiedergesehen. Im Gegenteil, das deutsche Kriegsschiff „Elisabeth" hat im November 1884 das beregte Gebiet von 3° 7′—3° 17′ S. abgesucht, ohne eine Spur davon zu finden. Nach den Darlegungen von VON EICKSTEDT muss dass Riff mindestens 4 Seemeilen westlicher liegen [3]). Da die sonstigen Angaben von WHITE sich als zuverlässig erwiesen haben, so kann nur angenommen werden, dass er sich infolge von Stromversetzung in der erst einen Tag später vorgenommenen Bestimmung der Lage geirrt hat und das somit diese Bank identisch mit dem Kreis-Riff ist.

Von dem weiteren Verlauf der Fahrt vernimmt man noch, dass das Kap der Guten Hoffnung, zu 0° 15′ S., 20° 24′ W. vom Kap St. Georg (statt 20° 28½′) bestimmt [4]), und im Norden umfahren wurde. Die Lage der Insel Ai im N. von Sajang wurde zu 0° 24′ N., 129° 56′ E. bestimmt [5]).

**Hugh Steward** 1825.

Auf der Fahrt von Port Jackson nach der Torres-Strasse entdeckte HUGH STEWARD, Kapitän des Konviktschiffes „Lalla Rookh" [6]), im Jahre 1825 eine 6 miles breite Durchfahrt durch das Barrier-Riff in 11° 55′ S., 144° 2′ E., die den Namen Lalla Rookh-Passage erhielt. In westlicher Richtung segelnd, gelangte das Schiff wieder in die Nähe der australischen Küste. Zwischen Mount Adolphus und Kap York wurde die Torres-Strasse angelaufen und auf dem Wege durch den Prince of Wales-Kanal wieder verlassen [7]).

**F. Coertzen** und **C. Eeg** 1825.

Reichlich ein Jahr nach der Abfahrt der „Lynx", war die niederländische Fregatte „Maria Reigersberg" mit der Korvette „Pollux" ebenfalls dazu ausersehen worden eine Reise um die Erde zu machen. Die Fregatte stand unter dem Befehl von F. COERTZEN, während das letztgenannte Schiff von C. EEG kommandirt wurde. Über diese Fahrt besitzen wir der Hauptsache nach nur das langweilige Buch von P. TROOST [8]), wichtiger für uns sind einige Aufzeichnungen, die C. EEG [9]) und G. WILLINCK [10]) hinterlassen haben.

---

1) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 690—691.

2) Scenes, Incidents and Adventures in the Pacific Ocean .... under Capt. BENJAMIN MORRELL. New York 1844, p. 163.

3) Reise S. M. S. „Elisabeth", Kommandant Kapt. z. See SCHERING, von Sydney nach Matupi, sowie Fahrten und hydrographische Beobachtungen .... an den Küsten von Neu-Britannien, Neu-Irland und Neu-Guinea. (Nach den Berichten des Navigationsoffiziers .... Kapt.-Lieut. VON EICKSTEDT....). Annalen der Hydrographie. XIII. Berlin 1885, p. 201.

4) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. 1836, p. 568.

5) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 551. Anm. Nach den neueren Karten ist die Lage 0° 23′ N., 129° 49′ E.

6) HORSBURGH schreibt „Lalla Roukh". Das Schiff hat seinen Namen jedoch nach der indischen Prinzessin Lalla Rookh erhalten.

7) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 682—683. — Das Schiff strandete im März 1828 bei Pondichery. (Asiatic Journal XXVI. 1828, p. 225).

8) Aanteekeningen gehouden op een reis om de wereld met het Fregat de Maria Reigersberg en de Korvet de Pollux in de Jaren 1824, 1825, en 1826. Rotterdam 1829, p. 286—288.

9) Verschillende Aanteekeningen en Berigten, medegedeeld door wijlen den Kapitein ter Zee C. EEG, op deszelfs reis rondom den Aardbol, in de Jaren 1824 tot 1828 kommandeerende 's Konings Korvet Pollux. (J. F. L. SCHRÖDER. Verhandelingen en Berigten over eenige onderwerpen der Zeevaartkunde. N. V. I. Amsterdam 1837—40, p. 427, 464, 465).

10) Aanteekeningen .... van G. WILLINCK .... dezelfde reize gedaan hebbende in de jaren 1824—1825 met Zr. Ms. korvet Pollux. (J. P. M. WILLINCK. Reize om de Wereld .... Breda 1836, p. 254—259).

Am 23. August 1824 wurde die Reede von Texel verlassen, am 13. Februar des folgenden Jahres Kap Hoorn passirt und darauf, nach einem Besuche der Westküste von Süd-Amerika, der Stille Ozean durchquert.

Als der „Pollux" sich am 5. Juli unter 0° 59′ 1″ S., 150° 6′ 22″ E. befand, kam eine Insel in Sicht, von der man nicht wusste, ob sie Squally Island oder St. Matthias darstelle. Nach der Karte von DAMPIER hätte man bei dem eingeschlagenen E-W-Kurse beide Inseln sehen müssen. Heutzutage weiss man, wie oben (p. 131) nachgewiesen wurde, dass DAMPIER die Sturm-Insel an unrichtiger Stelle eingetragen hatte. WILLINCK hatte die Schwierigkeit der Lösung dadurch zu umgehen gesucht, dass er die beobachtete Insel für Prince William Henry Island ansah, ohne zu ahnen, dass diese mit St. Matthias identisch ist. Nach der Beschreibung lag zweifelsohne die letztere vor, wie dies auch von C. EEG angenommen wurde. Im Laufe der folgenden Woche stellten sich Windstillen ein, so dass es bis zum 20. Juli währte, ehe die Schouten-Inseln (als Mysory bezeichnet) bemerkt und am nächsten Tage passirt werden konnten. Am 23. kamen die Mapia-Inseln in Sicht, worauf SW-Kurs eingeschlagen und am folgenden Tage die Nordküste von Neu-Guinea unter 0° 18′ 45″ S., 133° 56′ 36″ E. [1]) bemerkt wurde. Die Absicht auf dem Wege durch die Sagewin- oder durch die Gaman-Strasse nach Amboina zu gelangen, musste Gegenwinde halber aufgegeben werden, und es wurde beschlossen längs der Nordküste von Waigëu und durch die Gilolo-Passage zu segeln. Am 26. wurde mit Tagesanbruch Waigëu erblickt, zwei Tage später in der Gilolo-Passage lavirt, worauf am 30. die Nordküste von Ceram in Sicht kam. Nachdem das Geschwader am folgenden Tage die Manipa-Strasse durchfahren hatte, kam es am 1. August auf der Reede von Amboina vor Anker.

Bald nach dem Erreichen von Java erfolgte (16. März 1826) die Trennung. Die „Maria Reigersberg" langte am 24. September wieder auf der Reede von Texel an, während der „Pollux" erst am 30. November 1827 heimkehrte.

**Daniel Tyerman** und **George Bennet** 1825.

Nachdem DANIEL TYERMAN und GEORGE BENNET im Auftrage der London Missionary Society Tahiti, Neu-Seeland und andere Inseln des Stillen Ozeans besucht hatten, trafen sie in Sydney ein. Hier hielten sie sich eine zeitlang auf, um darauf an Bord des „Hugh Crawfurd" und in Begleitung der Schiffe „Asia" und „Hercules" am 11. Juni 1825 die Heimfahrt anzutreten. Die Torres-Strasse wurde ungefährdet erreicht, am 29. Juni wieder verlassen, und alsdann Kurs nach Batavia genommen [2]).

**Grimes** 1825 und 1826.

Die „Ann", Kapt. GRIMES, fand im August 1825, auf dem Wege von Port Jackson nach der Torres-Strasse, eine Durchfahrt durch das Barrier-Riff unter 11° 36′ S., 144° 8′ E. in der Nähe der Raine-Insel.

Als das Schiff im September 1826 dieselbe Fahrt unternahm, glückte es, zwischen der genannten Insel und einem südlich davon gelegenen Riff, in 11° 41′ S. eine Passage zu

---

1) Nicht 135° 56′ 36″, wie es bei EEG heisst.

2) JOHN MONTGOMERY. Journal of Voyages and Travels by the Rev. Daniel Tyerman and George Bennet, Esq., deputated from the London Missionary Society to visit the various stations in the South Sea Islands, China, India, &c., between the years 1821 and 1829. II. London 1831, p. 183, 185, 186.

ermitteln [1]), die alsbald unter dem Namen Raine-Insel-Einfahrt eine grössere Bedeutung erlangen sollte [2]).

**Sklavenhandel auf Doré** ca. 1826.

In einem Schreiben aus Calcutta vom 1. Dezember 1827 berichtet JULES DE BLOSSEVILLE, dass, bald nachdem die „Coquille" die Doré-Bai verlassen habe, ein Schiff dort angelangt sei, 300 Sklaven mitgenommen und nach der Insel Bourbon gebracht habe. „Il est cruel d'avouer que ce sont des François qui ce livrent à ce commerce". Durch den Erfolg ermuntert, sei ein zweiter Versuch gemacht worden, und bereits hätten 200 weitere Sklaven der Einschiffung geharrt, als ein Überfall seitens der Eingeborenen erfolgte, dem mehrere Europäer zum Opfer fielen. Das Schiff sah sich genötigt schleunigst abzusegeln [3]). Ich habe nirgends eine Bestätigung dieses Berichtes gefunden.

**Renneck** 1825—26.

Von der Fahrt des Walfischfängers „Lyra", Kapitän RENNECK, sind folgende bemerkenswerte Einzelheiten erhalten geblieben [4]). Am 7. November 1825 wurde in 3° 18′ S., 147° 40′ E., im Süden der Grossen Admiralitäts-Insel, das Circular Reef [Kreis-Riff] entdeckt, das einen Durchmesser von 3—4 Seemeilen besitzt. An der NNW-Seite befindet sich ein Eingang zu der tiefen Lagune.

Am 16. Februar 1828 fand RENNECK die 1822 entdeckten Abgarris-Inseln wieder auf, die er Fead-Inseln nannte [5]). Die südlichste von ihnen, Goodman-Insel [6]) genannt, liegt in 3° 27′ S., 154° 45′ E. Südlich hiervon wurde noch eine isolirte, von einem Riff umgebene Sandbank in 3° 33′ S., 154° 37′ E. bemerkt. Das die Gruppe im Norden umgebende Riff dehnte sich bis 3° 9′ S., 154° 22′ E. aus. Die Inseln waren bedeckt mit Kokospalmen und einige von ihnen bewohnt. Zwei Tage später [7]) wurde die von etwa 1° 48′ S. bis 1° 59′ S. unter 153° 28′ E. sich ausdehnende Lyra-Untiefe entdeckt, über die das Schiff hinwegsegelte. Über dem Riffe stand 4—5 Faden Wasser. Nach dieser Untiefe schaute J. FRADIN 1861 vergebens aus, und sie ist auch bis zum heutigen Tage nicht wieder aufgefunden worden [8]).

**D. H. Kolff** 1826.

Im Anfang des Jahres 1826 verbreitete sich das Gerücht, dass die Engländer sich an der Südküste von Neu-Guinea niedergelassen hätten. Es bewahrheitete sich nicht, aber möglicherweise lag ihm die Tatsache zugrunde, dass ein oder zwei Jahre zuvor die Brigg „Syren", Kapt. WILLIAM JOHN, dort gestrandet war. Dem Gouverneur der Molukken, PIETER

---

1) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 687.

2) G. W. EARL. Steam Route through Torres Straits. Journ. Indian Archipelago. V. Singapore 1858, p. 492., auch Nautical Magazine. XXII. London 1853, p. 179.

3) Lettre de M. JULES DE BLOSSEVILLE à M. L. I. Duperrey. Nouvelles Ann. des Voyages. XXXIX. Paris 1828, p. 121.

4) JAMES HORSBURGH. New Discoveries. Asiatic Journal. XXIV. London 1827, p. 67.

5) Damit erledigt sich endgültig die Frage, ob Fead oder Faed zu schreiben sei. (Frhr. VON DANCKELMANN. Fead- oder Faed-Inseln. Verhandlg. Ges. f. Erdkunde. XVIII. Berlin 1891, p. 271—272, 487).

6) Nuguria der Eingeborenen.

7) KRUSENSTERN verlegt die Entdeckung auf den 8. Februar und überhaupt „8 Tage später", was keineswegs den ursprünglichen Angaben entspricht. (Recueil de Mémoires hydrographiques. St. Pétersbourg 1827, p. 470).

8) Annales hydrographiques. XXIII. Paris 1863, p. 372.

MERKUS, gab es aber den Anlass die von dem Leutn. z. See D. H. KOLFF befehligte Brigg „Dourga" auszusenden [1]).

Nachdem am 26. März die Reede von Amboina verlassen worden war, wurde zunächst bei Banda angelegt, da aber hier die erforderlichen Lootsen und Dolmetscher nicht zu haben waren, nach den Ceram-Laut-Inseln Kurs gesetzt, wo auf der Insel Keffing zwei Leute für diesen Zweck angeworben werden konnten. Am 13. April wurde die Fahrt fortgesetzt und drei Tage später zwischen den Inseln Wasir und Udjir (Aru-Inseln) geankert. Am 23. wurde wiederum ausgesegelt und in südöstlicher Richtung auf Neu-Guinea zugesteuert, worauf die „Dourga" unter 7° S., 136° 4′ E. [2]) am 26. auf eine Untiefe stiess, die KOLFF sich selbst zu Ehren Kolff-droogte benannte. Es ist dies, wie P. A. LEUPE wohl mit Recht vermutete [3]), dieselbe Bank, die AUGUSTIJN DIRCKSZ. bereits im Jahre 1679 entdeckt hatte, wenngleich hinsichtlich ihrer Lage keine Übereinstimmung besteht.

Am 21. glaubte man sich südlich vom Kap Valsch zu befinden, was auch zutraf, da abends im Norden Land bemerkt wurde. Die Fahrt dehnte sich bis östlich [4]) vom Bartholomaeus-Fluss aus, wenigstens was irrigerweise dafür gehalten wurde [5]). Der starken Dünung sowie des anhaltenden schlechten Wetters wegen konnte nirgends gelandet werden. Die Flussmündung vermochte man dagegen deutlich zu unterscheiden und deren Lage zu 139° 2′ 50″ E. zu bestimmen [6]). Das am weitesten nach Süden gelegene Land befand sich unter 8° 25′ S.

Am 3. Mai wurde die Rückfahrt angetreten, Kap Valsch umschifft und darauf längs der morastigen Küste weiter gesegelt. Auch hier liess sich nirgends eine Landung bewerkstelligen, bis man am 8. an dem nördlichen Ausfluss der Prinses Marianne-Strasse ankam, die damals noch für einen Fluss angesehen wurde und von KOLFF den Namen Dourga-Fluss erhielt. Die Mündung wurde zu 7° 12′ S. und 138° 44′ E. bestimmt [7]). Auf Booten wurde eine Strecke in demselben aufwärts gefahren und an dem Ostufer schliesslich ein Bach mit süssem Wasser entdeckt. Gelandet wurde auch hier, des Morastes sowie des undurchdringbaren Waldes wegen, nirgends. Am 12. kehrte KOLFF mit seinen Begleitern an Bord der „Dourga" zurück, worauf die Fahrt längs der Südwestküste fortgesetzt wurde. Anfangs zeigte sich das Wasser überall schlammig, so dass man sich der Küste nur bis auf eine Entfernung von $2^1/_2$—3 Meilen zu nähern vermochte. Erst am 13., als man sich zwischen 6° und 6° 30′ S., also an der 1770 von COOK betretenen Gegend befand, gelang es sich soweit zu nähern, dass am

---

1) D. H. KOLFF, JR. Reize door den weinig bekenden Zuidelijken Molukschen Archipel en langs de geheel onbekende Zuidwest Kust van Nieuw-Guinea; gedaan in de jaren 1825 en 1826. Amsterdam 1828, p. 304—374., auch Voyages of the Dutch Brig of War Dourga, through the Southern parts of the Moluccan Archipelago and New-Guinea 1825—1826. Translated from the Dutch by G. W. EARL. London 1840, p. 317—341.

Uittreksel uit het gehouden dagregister en verder gedane aanteekeningen en waarnemingen, gedurende eenen togt van Amboina naar de kust van Nieuw-Guinea, de Aroe, Tenimber, en andere eilanden, in het jaar 1826, met Z. M. koloniale Brik Dourga. J. F. L. SCHRÖDER. Verhandelingen en berigten over eenige onderwerpen der Zeevaartkunde. N. V. I. Amsterdam 1837—40, p. 516—528.

2) Im Uittreksel l. c., pag. 516 steht 136° 8′ E., auf der Karte 136° 50′ E. Die neueren Seekarten verlegen die Bank unter 6° 58′—7° $3^1/_2$′ S., 136° 48′—54′ E., (Zuidwestkust Nieuw-Guinea 1 : 1.000000. 's Gravenhage 1908. N°. 154).

3) De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) X. 1875, p. 89.

4) Nach der Karte bis 139° 22′ E., was aber zweifelsohne unrichtig ist.

5) Es war in Wirklichkeit die Prinses Marianne-Strasse [Muli].

6) Die Südmündung der Prinses Marianne-Strasse liegt unter 138° 55′ E.

7) In Wirklichkeit 7° 18′ S., 138° 33′ E.

Strande eine Anzahl kleiner Hütten bemerkt werden konnte. Als am Nachmittage in 3 Faden Tiefe, eine Meile vom Ufer entfernt, geankert wurde, versammelten sich dort eine Menge Eingeborenen, von denen einzelne ihre Kanus bestiegen und auf das Schiff zuruderten, dabei aber stets in einer respektvollen Entfernung bleibend. Einem zu Wasser gelassenen Boote gelang es ebensowenig mit den Papuanen in Berührung zu kommen. Bei dieser Gelegenheit wurde eine ähnliche Beobachtung gemacht, wie s. Zt. Torres und Cook, indem nämlich einer der Eingeborenen aus einem, in der Hand gehaltenen Bambusbehälter Staub in die Luft wirbeln liess [1]). KOLFF hielt den Inhalt für Asche. Als das Boot zu einer Landung überging, wichen auch am Lande die Leute überall zurück, und einige kletterten sogar in die Bäume. Zu dieser Bemerkung dürfte wohl ein starkes Fragezeichen zu machen sein, wie denn überhaupt KOLFF sich nicht als ein zuverlässiger Mensch erwiesen hat [2]).

Am 14. wurde weiter gesegelt, und alsbald stiess man auf eine Bank, die jedenfalls mit der von MAC CLUER entdeckten Providential-Bank identisch ist. Am 16. wurde zum erstenmale hohes Gebirge im Innern von Neu-Guinea bemerkt und auf der Weiterfahrt auch mehrere Flussmündungen. Erst am 18. gewahrte KOLFF wieder Spuren einer Bevölkerung am Strande, doch missglückte ein Landungsversuch infolge der heftigen Brandung. Am 19. gelangte die „Dourga" in eine Bai in der Nähe der Insel Lakahia, die KOLFF Lokaye nennt, und ging hier WSW. von ihr in einer Meile Entfernung vor Anker [3]). Eine nach dem Eiland gesandte Schaluppe kam abends mit 3 Häuptlingen zurück, die nach dem Genusse des dargebotenen Arak recht redselig wurden. Der folgende Morgen wurde dazu bestimmt Wasser einzunehmen, zu welchem Zweck eine mit Fässern versehene Barkasse, der zum Schutze noch ein Gefreiter und 6 Soldaten beigegeben worden waren, an den Strand befördert wurde. Mittags wurden Schüsse gehört, und es stellte sich bald heraus, dass die Mannschaft, nachdem ihr anfänglich ein freundlicher Empfang zuteil geworden war, beim Wasserfüllen von einem Hagel von Pfeilen und Speeren überschüttet wurde, bei welcher Gelegenheit einer der Soldaten tödlich verwundet wurde. Am 21. begab KOLFF sich persönlich nach Lakahia und liess dort zur Strafe Kokospalmen umhauen und Hütten der Eingeborenen zerstören [4]).

Von hier aus will sich KOLFF die Bucht weiter einwärts nach der Insel Kaju Merah begeben und einige hinter ihr liegende Hütten zerstört haben, was nach der Karte aber gar nicht der Fall gewesen ist; im „Uittreksel" wird ebensowenig hiervon etwas gesagt.

Hierauf wurde die Küste von Neu-Guinea verlassen und nach einem Besuch der Tanimbar- und Banda-Inseln nach Amboina zurückgekehrt, wo die „Dourga" am 26. Juni eintraf.

---

1) s. oben, pag. 41, 213.

2) So hat P. BRUINING ihm eine Anzahl grober Unwahrheiten und Verdächtigungen nachgewiesen, sich aber über die Fahrt nach Neu-Guinea des Urteils enthalten, da er an dieser nicht mehr teilgenommen hatte. (Eenige aanmerkingen op het werk, getiteld: Reize door den weinig bekenden Zuidelijken Molukschen Archipel .... Vlissingen 1829, 15 pp. s. auch Indisch Magazijn 2de Twaalftal N°. 11 & 12. Batavia 1845, p. 100—108).

3) 4° 4′ S., 134° 42′ E. (Uittreksel, p. 526), in Wirklichkeit aber 134° 32′ E.

Auf der Karte ist die Lage von Lakahia ganz unrichtig angegeben, die Insel liegt nämlich nicht westlich, sondern ESE. von Kaju Merah.

4) Zwei Jahre später gab der Radja von Lakahia eine ganz andere Lesung des Vorfalles. Er behauptete, dass die Mannschaft bei ihrer Landung freundlich empfangen worden sei, dass sie sich aber ohne weiteres darüber hergemacht hatte Kokospalmen umzuhauen, und dass er darauf hin sich veranlasst gesehen habe, die Leute von der Insel zu vertreiben. (J. MODERA. Verhaal van eene Reize naar en langs de Zuid-Westkust van Nieuw-Guinea. Haarlem 1830, p. 106—107).

**Durand** 1826.

Das Schiff „Lord Castlereagh", Kapt. DURAND, geriet am 26. Januar 1826, auf der Ausreise nach China, auf die Buccleugh-Untiefe unweit der Pigot-Spitze [Kap Ume] auf Waigëu [1]).

**Wyllie** 1826.

Auf der Heimfahrt von China begriffen, bemerkte die „Dona Carmelita", Kapt. WYLLIE, am 26. September 1826 im SSW. von Kofiau die Grosvenor-Untiefe, die zum erstenmale genauer zu 1° 17½′ S., 129° 28′ E. oder 1° 56′ W. von der Pigot-Spitze bestimmt wurde [2]).

**Scarvell** 1826.

Wie R. TOWNS mitteilt, entdeckte Kapt. SCARVELL auf dem Schiffe „Phillip Dundas" im Jahre 1826 auf der Fahrt von Sydney nach der Torres-Strasse ein Riff im Süden der Cato-Bank [3]).

**Gillet** 1826.

Die Brigg „Sun", Kapt. GILLET, erlitt in der Torres-Strasse, auf der Fahrt von Sydney nach Calcutta begriffen, Schiffbruch. Es gelang allen Leuten sich in die beiden Boote zu retten, von denen das kleinere aber nach zwei Tagen an einer Klippe zerschellte, wobei alle Insassen den Tod fanden. Das Grossboot mit dem Kapitän, 10 Matrosen und einem Passagier wusste dagegen die Murray-Insel zu erreichen, und die Schiffbrüchigen konnten drei Tage später von dem „John Munro" aufgenommen werden [4]).

**Robert Towns** 1827 und 1828; **T. F. Stead** 1828.

Die von ROBERT TOWNS geführte Brigg „Bonavista" machte im Jahre 1827 eine Fahrt von Sydney nach Mauritius und entdeckte auf dem Wege nach der Torres-Strasse eine Durchfahrt durch das Barrier-Riff.

Nachdem in Mauritius Ladung eingenommen worden war, kehrte die „Bonavista" 1828 nach Port Jackson zurück, um von hier aus dieselbe Route wie im vorigen Jahre einzuschlagen. Diesmal lief aber die Sache unglücklich ab, indem das Schiff am 17. März auf dem Kenn-Riff scheiterte [5]). Es währte bis zum 18. Mai, ehe die von T. F. STEAD befehligte „Asia" auftauchte und die Schiffbrüchigen retten konnte. Darauf setzte sie ihren Kurs längs den Eastern Fields und den Murray-Inseln fort, um auf dem Wege durch die Torres-Strasse nach Batavia zu gelangen [6]).

**Jules Sébastien César Dumont d'Urville** 1827—28.

Die Astrolabe-Expedition bezweckte die von L. I. DUPERREY im Stillen Ozean in Angriff genommenen Forschungen fortzusetzen und zwar insbesonders genauere Längenbe-

---

1) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. 1836, p. 555.

2) JAMES HORSBURGH. l. c., pag. 557; s. oben p. 187, 301.

3) R. TOWNS. Remarks on the Passage from Port Jackson, through the Barrier Reef and Torres' Strait. Nautical Magazine. III. 1834, p. 708.

4) Asiatic Journal. XXIII. London 1827, p. 179., Nouv. Annales des Voyages. XXXIX. Paris 1828, p. 252—253.

5) R. TOWNS. l. c.

6) Reef at the Entrance of Torres Straits. Asiatic Journal. XXVII. 1828, p. 758.
P. P. KING. Australian Navigation. Inner Passage to Torres Straits. Nautical Magazine. II. 1833, p. 434.
JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1837, p. 683, 686.

stimmungen durch sorgfältige Chronometerbeobachtungen zu erhalten. Daneben galt es aber auch erneute Nachforschungen nach der Stätte, an der LAPÉROUSE und seine Gefährten zugrunde gegangen waren, anzustellen. Im Hinblick hierauf musste es sich die Korvette „Coquille", die doch eine ehrenvolle Laufbahn hinter sich hatte, gefallen lassen in eine „Astrolabe" umgetauft zu werden.

In der dem Kommandanten J. DUMONT D'URVILLE erteilten Instruktion war bestimmt worden, dass die „Astrolabe" nach dem Verlassen von Toulon bei Teneriffa anzulegen und sich darauf nach der Bass-Strasse zu begeben habe. Nach einem Besuche von Sydney sollte die Aufnahme der Nordostküste von Neu-Seeland, der Tonga-Inseln, des Viti-Archipels und, nach dem Passiren der Neu-Hebriden, von Neu-Kaledonien vorgenommen werden. Ferner war vorgeschrieben worden, dass nach Erledigung dieser Aufgabe die Louisiaden aufzusuchen seien, um besonders die Lage des Kaps de la Délivrance genau zu bestimmten und darauf längs der Südküste von Neu-Guinea segelnd Kurs nach Amboina zu nehmen. Nach Ablauf der erforderlichen Erholungspause sollten Aufnahmen der am wenigsten bekannten Küstengebiete von Neu-Guinea in Angriff genommen werden. Verlangt wurde ferner eine Untersuchung nach der Identität der Stephens-Inseln mit den Providence-Inseln und der Freewill-Inseln mit St. David-Inseln. Schliesslich war befohlen worden nach einem Besuch der Palau-Inseln die Rückfahrt anzutreten und über die Molukken, Surabaja und Mauritius nach Frankreich heimzukehren, wo der Ankunft im Laufe des Januars oder Februars 1829 entgegengesehen wurde [1]).

Die Abfahrt der „Astrolabe" erfolgte am 25. April 1826, etwas später als anfänglich beabsichtigt worden war. Nach Erledigung der ihr zunächst gestellten Aufgaben lief sie am 2. Dezember in Port Jackson ein, um nach dem bis zum 19. währenden Aufenthalt nach den Neu-Hebriden zu segeln. Von hier aus begab DUMONT D'URVILLE sich nach den Louisiaden, von denen zunächst am Nachmittage des 29. Juni 1827 das kleine, von RUAULT COUTANCE entdeckte Eiland Adèle in Sicht kam [3]). Bald darauf wurde auch an der Rossel-Insel das Kap de la Délivrance bemerkt, doch währte es bis zum folgenden Tage, ehe die „Astrolabe" sich ihm so weit zu nähern vermochte, um seine Lage (11° 23′ 25″ S., 151° 56′ 28″ E. v. Par.) bestimmen zu können [4]). Von einer Durchsegelung der Torres-Strasse musste der überaus ungünstigen Witterungsverhältnisse halber abgesehen werden, und DUMONT beschloss eine Untersuchung der Südküste von Neu-Britannien [Neu-Pommern] und der Nordküste von Neu-Guinea vorzunehmen. Behufs Ergänzung der Wasser- und Brennholzvorräte wurde zunächst Kurs nach dem Carteret-Hafen auf Neu-Irland gesetzt. Auf dem Wege dorthin fand die „Astrolabe" am 1. Juli die Laughlan-Inseln [Nada] wieder auf [5]), die aus 9 niedrigen, mit Kokospalmen bedeckten und durch Sandbänke unter einander verbundenen Inseln zu bestehen

---

1) J. DUMONT D'URVILLE. Voyage de la corvette l'Astrolabe exécuté par ordre du Roi, pendant les années 1826—1827—1828—1829. Histoire du voyage. I. Paris 1830, p. XLIX—LXXIV.

2) l. c., pag. 10.

3) l. c., IV. 1832, p. 483. — Atlas hydrographique, Pl. 25*b*.

4) Wie bereits bemerkt (p. 203, 267), giebt es drei Vorgebirge dieses Namens, da BOUGAINVILLE, D'ENTRECASTEAUX und DUMONT jedesmal ein anderes dafür angesehen haben.

5) s. oben pag. 296—297.

schienen [1]). Neun Meilen im Westen von ihnen entfernt erhob sich der isolirte Rocher Cannac, der seinen Namen zu Ehren eines an Bord als Matrose dienenden Kanaken erhielt [2]).

Nachdem am 4. Juli das St. Georg-Kap in Sicht gekommen war, wurde in den St. Georg-Kanal eingelaufen, doch vermochte DUMONT seine Absicht, zwischen der Insel Lambóm und der Küste von Neu-Irland [Neu-Mecklenburg] hindurch in den Gower-Hafen [Kambotorosch] zu gelangen, nicht auszuführen, da sich stürmisches, von einem wolkenbruchartigen Regen begleitetes Wetter einstellte. In nordwestlicher Richtung weitersegelnd, versuchte er nunmehr den Carteret-Hafen als Zufluchtsstätte zu gewinnen. Mit genauer Not einem Schiffbruch an der Leigh-Insel entgehend, lief die „Astrolabe" in die zwischen der Insel Lamasa [Kokos-Insel] und Neu-Irland befindliche Meerenge ein, um am folgenden Tage einen geeigneten Ankerplatz in einer kleinen, an der Nordostseite der erwähnten Insel gelegenen Bucht zu finden [3]). An der gegenüberliegenden Küste von Neu-Mecklenburg wurde an derselben Stelle wie zu CARTERET's Zeit [4]), von DUMONT Anse de l'Aigade genannt, Wasser eingenommen.

Bei der am 19. Juli angetretenen Weiterfahrt hatte die „Astrolabe" das Unglück zwei Anker einzubüssen. Nachdem die Krokodil-Spitze auf Lamasa und darauf die Carteret-Spitze auf Neu-Mecklenburg passirt worden, wurde quer durch den St. Georg-Kanal nach der gegenüberliegenden Küste von Neu-Pommern gesegelt [5]). Diese Insel erschien ebenso stark mit Wald bedeckt und in gleich geringem Masse kultivirt wie Neu-Mecklenburg, nur erschienen die Berge höher und die Küsten weniger steil abfallend. Bei andauernd ungünstigen Windverhältnissen unternahm DUMONT nunmehr die Fahrt längs der Südküste, die bislang nur von DAMPIER besucht worden war [6]). Am Mittage des 20. befand das Schiff sich ESE. 10 Seemeilen vom Kap Buller entfernt. Während der darauf folgenden Nacht wurde an der Weiten Bucht [Baie Spacieuse], die begreiflicher Weise nach den neueren Aufnahmen ein andere Gestalt erlangt hat, vorbeigesegelt. Was DUMONT Pointe Beaufort genannt hat, dürfte der Zungen-Spitze [Tongue Point] und nicht der Bogengang- oder Beaufort-Spitze der heutigen Karten entsprechen, wie bereits den Breitenbestimmungen zu entnehmen ist.

Am Morgen des 21. wurde das Kap Orford erblickt. Von hier aus bis zum Kap Quoy [7]), zwischen welchen beiden noch das Kap Owen [8]) lag, musste während der nächsten Tage gekreuzt werden. Erst am 24. gelangte die „Astrolabe" in der Nähe des Kaps Quoy über dem sich der hohe Quoy-Pik erhob. Westlich hiervon lag das Jacquinot-Kap [Kolramrau], an das sich die Jacquinot-Bai [9]), die in dem gegenüberliegenden Cunningham-Kap [10]) ihren Abschluss erhielt, anschloss. Am nächsten Tage befand die Korvette sich im SE. des

---

1) J. DUMONT D'URVILLE. Voyage de la corvette l'Astrolabe. Histoire du voyage. IV. Paris 1832, p. 480—489, 729. — Atlas hydrographique. Pl. 25*c*. — Die erste an Ort und Stelle vorgenommene Aufnahme findet sich im Annual Report on British New-Guinea 1890—91. Brisbane 1892, Map 3.

2) Dieser Felsen wurde zum erstenmale von Sir WILLIAM MACGREGOR am 25. Mai 1894 besucht; er wird von den Eingeborenen Weneina [Veneina] genannt. (Ann. Report on British New-Guinea. 1893—94. Brisbane 1895, p. 38—39).

3) Voyage de l'Astrolabe. Histoire du voyage. IV., p. 499. — Observations nautiques. Paris 1833, p. 326—331.

4) s. oben, p. 195.

5) Voyage de l'Astrolabe. l. c., pag. 519. — Atlas hydrographique. Pl. 27.

6) s. oben, p. 133.

7) Zu Ehren des die Expedition begleitenden Naturforschers und Oberarztes J. R. C. QUOY.

8) Nach dem Naturforscher RICHARD OWEN.

9) Nach CH. H. JACQUINOT, Leutnant an Bord der „Astrolabe".

10) Nach dem Botaniker R. CUNNINGHAM.

Lütke-Kap [1]), vermochte aber erst am 28. das nur etwa 40 km. weiter im Westen liegende Beechey-Kap [2]) zu erreichen. Dem südwestlich davon befindlichen Vorgebirge gab DUMONT den Namen Dampier-Kap aus Anlass des Umstandes, dass DAMPIER 1700 die hier sich öffnende Montague-Bucht entdeckt hatte [3]), wie er aus dem nämlichen Grunde ihr westliches Vorgebirge Roebuck-Spitze, nach dem Schiff „Roebuck" benannte. Am 31. hatte die „Astrolabe" das Südkap [Balli], dem eine Inselgruppe vorgelagert war, erreicht, worauf am folgenden Morgen die beiden kleinen Roos-Inseln [4]) [Aweleng] und mittags die Iles Gracieuses, die jetzt als Liebliche Inseln [Molus] bezeichnet werden, passirt wurden. Das hinter ihnen sich erhebende Vorgebirge wurde Merkus-Kap genannt [5]). Auf der Weiterfahrt durch die Dampier-Strasse erkannte DUMONT noch zwei Vorgebirge auf der Südwestküste von Neu-Pommern, die die Namen Pedder [6]) und Büsching [7]) erhielten.

Nachdem am 2. August die Dampier-Strasse durchsegelt, darauf die Rook- und die Ritter-Insel [Ile du Volcan] zur Linken gelassen worden waren, umschiffte die „Astrolabe" die Tupinier-Insel im Norden. Noch vor Anbruch der Nacht tauchte im Westen die Kronen-Insel [Crown Island, Ile de la Couronne] auf, während im Westen und Südwesten, auf dem Festlande von Neu-Guinea, sich die mächtige Kette der Montagnes du Finistère [Finisterre-Gebirge] vom Horizonte abhob. In der Frühe des 3. befand die Korvette sich 10 Seemeilen nördlich von der Lottin-Insel. Eine weite Kluft am Nordwestabhang des Kegels schien die Lage des erloschenen Kraters anzudeuten. Der Kurs wurde hierauf zwischen der Kronen- und der gar nicht langen Langen-Insel [Long Island, Ile Longue] genommen. Auf letzterer nahm DUMONT zwei erloschene Vulkangipfel war, den im Norden aufragenden Pik Réaumur [8]) und den im Süden liegenden Pik Cérisy [9]). Im grellen Gegensatz zu den an der Südküste von Neu-Pommern herrschenden Stürmen, erfreute die Expedition sich während der Fahrt längs der Nordküste von Neu-Guinea des herrlichsten Wetters, so dass DUMONT den Verlust der Anker, die ihn zum Verzicht auf Landungsversuche zwangen, doppelt schmerzlich empfand.

Am 4. August näherte das Schiff sich dem Festlande. Das zunächst an der Küste unter 5° 38′ 20″ S., 143° 53′ 40″ E. v. Par. vorspringende Kap erhielt den Namen Iris-Spitze, der im Westen das Kap Rigny [Tewulip] folgte. Daran schloss sich eine weite Bucht an, die Astrolabe-Bai genannt wurde (Fig. 44). Ihre Westspitze, Kap Duperré [10]), (5° 10′ 20″ S., 143° 28′ 10″ E. v. Par.), kam erst am nächsten Tage in Sicht. Die nördlich davon liegenden Vorgebirge erhielten die Namen Juno-Spitze und Kap Croisilles. Nunmehr näherte die „Astrolabe" sich

---

1) Nach dem russischen Admiral F. P. GRAF LÜTKE.
2) Nach dem englischen Kontreadmiral F. W. BEECHEY.
3) s. oben, pag. 133.
4) Nach FITZGERALD DE ROOS. Es ist daher unrichtig Ross-Inseln zu schreiben, wie dies auf allen neueren Karten geschieht.
5) Nach PIETER MERKUS, dem damaligen Gouverneur der Molukken und späterem Generalgouverneur von Niederländisch-Ost-Indien.
6) Nach dem damaligen Oberrichter in Hobart (Tasmania).
7) Nach dem Geographen A. F. BÜSCHING.
8) Nach dem Physiker R. A. F. DE RÉAUMUR.
9) Nach LEFÉBURE DE CÉRISY, ingénieur des constructions navales.
10) Nach dem Admiral V. G. BARON DUPERRÉ.

der Rich-Insel, um darauf die zwischen dem Festlande und Krakar [Dampier-Insel] befindliche Meerenge, jetzt Isumrud- oder Basilisk-Strasse genannt, zu durchfahren. Während im Laufe des 6. die Vulkan-Insel [Manám] [1]) auftauchte, bemerkte DUMONT auf Neu-Guinea hinter einander die Pallas-, die Neptun-Spitze und die Franklin-Bucht [2]), die im Westen durch das Kap Gourdon ihren Abschluss erhielt. Am 7. durchsegelte die Korvette die von dem

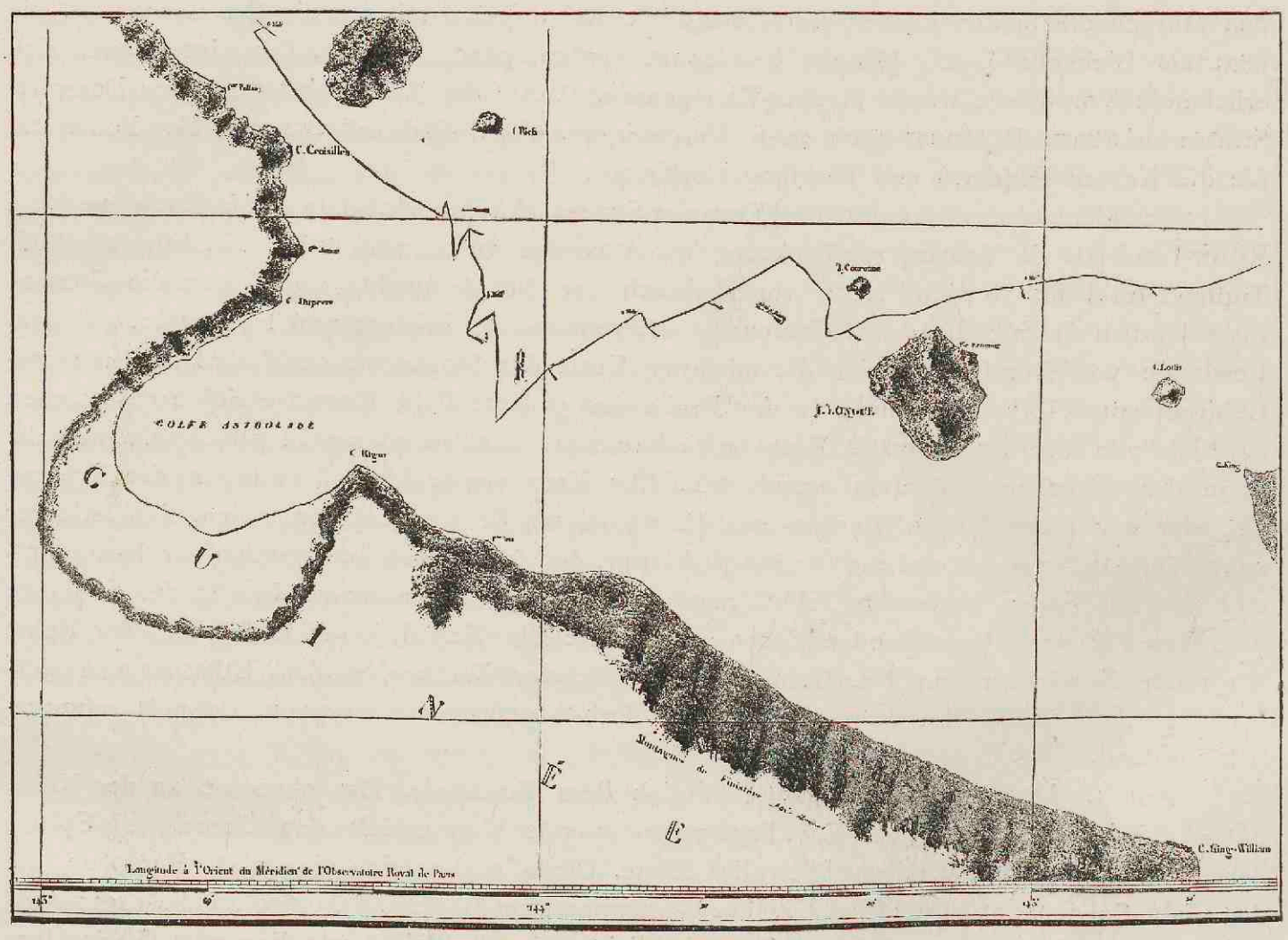



Fig. 44.

Festlande und der Vulkan-Insel gebildete, heute Stephan-Strasse genannte Meerenge, wobei an der Küste eine kleine Bucht mit den beiden kleinen Legoarant-Inseln [3]) bemerkt wurde. Das in der folgenden Bai [4]) liegende kleine Eiland nannte DUMONT Laing. Es ist das Rombi

---

1) Manumudar bei N. VON MIKLUCHO-MACLAY (Petermanns Mittlg. XXIV. 1878, p. 439), Mamamur bei HUGO ZÖLLER (Deutsch-Neu-Guinea. Stuttgart 1891, p. 160), aber wie RUDOLF PÖCH (Sitzgsber. Akad. d. W. Wien. Math. naturw. Kl. CXIV. Abt. 1. 1905, p. 439; Zeitschr. Ges. f. Erdkunde. Berlin 1907, p. 150) ermittelte, lautet der Name bei den Eingeborenen der gegenüberliegenden Küste Manám.

2) Nach BENJAMIN FRANKLIN, also nicht FRANCKLIN, wie DUMONT schreibt.

3) Nach LE GOARANT, der das Kriegsschiff „Bayonnaise" befehligte, als DUMONT ihm am 24. Oktober 1828 auf Mauritius begegnete.

4) Von G. E. G. FRHR. VON SCHLEINITZ Hansa-Bucht genannt (Rekognoscirungsfahrt mit dem Dampfer „Ottilie". Nachrichten von und über Kaiser Wilhelmsland. III. Berlin 1887, p. 51).

der Eingeborenen. Nach dem Passiren der Vulkan-Insel erschien voraus die Insel Aris, die nur eine Insel bildet und nicht, wie DUPERREY gemeint hatte, aus zwei Inseln bestand. An der Küste folgte die Venus-Spitze, die Ostspitze der Anse des Eaux troubles [1]) oder, wie sie heute genannt wird, Brecher-Bai [Broken Water Bay]. Hinter ihr erhob sich der Jullien-Berg. Als auf der Weiterfahrt das Kap della Torre [2]) (3° 50′ 45″ S., 142° 11′ 45′ E. v. Par.) passirt worden war, sah DUMONT sich durch eine aufkommende Brise uud die starke Trübung des Meerwassers veranlasst weit vom Lande abzuhalten und durch die Le Maire-Inseln zu segeln. Auf diese Weise ging die Fahrt während des 7. und 8. an den Inseln Lesson, Blosseville, Garnot, Jacquinot, Deblois und Roissy vorbei, worauf am Morgen des 9. die D'Urville-Insel in Sicht kam [3]), der man sich schliesslich bis auf 1 lieue Entfernung zu nähern vermochte. Hinter ihr, und lediglich durch eine schmale Meerenge getrennt, bemerkte DUMONT die Gressien-Insel [4]) und westlich davon die kleinen, niedrigen Pâris-Eilande [5]), die nach O. FINSCH bei den Eingeborenen Guap, Unai und Ārsau heissen [6]). Das auf dem gegenüberliegenden Festlande befindliche Vorgebirge erhielt den Namen Kap Pomone [7]). Gegen Mittag passirte die „Astrolabe" zwei kleine niedrige Inseln, von denen die östliche Bertrand [8]), die andere Guilbert [9]) genannt wurde. Das in SW. von ihnen aufragende Kap nannte DUMONT Sapa-Spitze [10]).

Am Vormittage des 10. tauchten unweit der Küste aufs neue Inseln auf, von denen die am weitesten im Osten gelegene, in deren Nähe noch zwei ganz kleine Eilande lagen, den Namen Sainson [11]) erhielt. Nordwestlich davon lag die Insel Faraguet [12]), der in einem

---

1) Die Trübung des Wassers rührte von den Schlammmassen des von DUMONT nicht bemerkten Kaiserin Augusta-Flusses her.

2) Nach BERNARDO DE LA TORRE, woraus sich ergiebt, dass der Name des Vorgebirges falsch geschrieben wird. Übrigens möge bemerkt worden, dass der damit Beehrte Neu-Guinea niemals gesehen hat, wie oben (p. 22, 23) nachgewiesen wurde.

3) Neuerdings ist der von O. FINSCH ermittelte Name Kairu gebräuchlicher geworden (Samoafahrten. Leipzig 1888, p. 314). Nach PAUL LÜCKER wird sie jedoch Chagur genannt (Nachrichten von und über Kaiser Wilhelmsland. XIV. Berlin 1898, p. 49).

4) Nach V. A. GRESSIEN, enseigne de vaisseau an Bord der „Astrolabe". Nach O. FINSCH (l. c., pag. 314) soll die Insel Muschu heissen, doch ermittelte G. SCHMIELE (Nachrichten von und über Kaiser Wilhelmsland. X. 1894, p. 45), dass diese Angabe nicht zutrifft, da es nur der Name eines Dorfes ist, das in 3° 25′ 49,5″ S., 143° 37′ 15″ E. liegt. (Mittlg. von Forschungsreisenden und Gelehrten aus den deutschen Schutzgebieten. X. Berlin 1897, p. 192).

5) Nach ÉDOUARD PÂRIS, élève de 1ère classe.

6) Samoafahrten. Leipzig 1888, p. 319. Nach LUDWIG KÄRNBACH (Nachrichten von und über Kaiser Wilhelms-Land. IX. 1893, p. 28) soll sie in Wirklichkeit Jüó heissen, während PAUL LÜCKER (Nachrichten l. c., XIV. 1898, p. 49) von den beiden Nyuho-Inseln redet.

7) Nach der Göttin Pomona.

8) Nach F. E. BERTRAND, commis aux revues. Der einheimische Name der Insel soll Tarawai lauten (Nachrichten l. c., IX. 1893, p. 43), doch sagt PAUL LÜCKER (l. c., XIV. 1898, p. 48), dass es Seleo heissen muss.

9) Nach P. E. GUILBERT, enseigne de vaisseau. Als einheimischen Name wird Valise (PAUL LÜCKER, l. c.) und Valies (Nachrichten l. c., XIII. 1897, p. 23) angegeben, so dass er wohl Walīs zu schreiben wäre.

10) Eigentlich Siapa (malaiisch), was Wer ist da? bedeutet. Nachdem DUMONT für die von ihm verliehenen Namen seinen Bekanntenkreis nahezu erschöpft und auch den Göttern und Göttinnen seinen Tribut entrichtet hatte, griff er zu den von ihm aufgefischten malaiischen Brocken, eine Massregel, die verwirrend wirkt, da nur zu leicht der Schein erweckt wird, als habe man es mit einheimischen Bezeichnungen zu tun. Die Pointe Sapa heisst in Wirklichkeit Karawap.

11) Nach L. A. DE SAINSON, dem Zeichner der Expedition. Die Einheimischen nennen die Insel Saliú, nach älteren Angaben Seleo oder Seniú.

12) Nach H. FARAGUET, élève de 1ère classe. Der einheimische Name der Insel ist Alii.

grösseren Abstande im Westen die Insel Dudemaine [1]) folgte. Alle diese Eilande liegen in einer weiten Bucht [2]), die im Osten von der Pasir- [3]), im Westen von der Lapar-Spitze [4]) begrenzt wird. Hinter der Bai erhob sich im Süden das nach dem bekannten Physiker benannte Torricelli-Gebirge. Die westliche Strömung, die die „Astrolabe" bisher auf ihrer Küstenfahrt begleitet hatte, erreichte an diesem Tage den hohen Betrag von 58 Seemeilen in 24 Stunden.

Am Mittage des 11. August hatte DUMONT eine Flussmündung in 2° 45′ S., 139° 5′ E. v. Par. bemerkt [5]), als bald darauf, über den Wolken emporragend, der Doppelgipfel der Eyriès-Berge [6]), gegenwärtig als Hartmann-Berg bezeichnet, auftauchte [7]). Im Laufe des Nachmittags wurde die Korvette in die Nähe der Küste getrieben, worauf 20 Kanus auf sie zu ruderten und die nackten, mit Pfeilen und Bogen bewaffneten Eingeborenen durch Zurufe und Geberden zum Betreten ihres Landes einluden. Als aber ein aus dem vordersten Kanu abgesandter Pfeil das Deck erreichte, liess DUMONT unmittelbar darauf zwei Gewehrschüsse abgeben und als letzten Scheidegruss noch eine Kanonenkugel nachsenden. Die Bucht erhielt zur Erinnerung an diesen Vorfall den Namen Anse de l'Attaque [8]), der als Angriffshafen auf den modernen Karten fortgeführt wird. Der einheimische Name lautet Mumre.

Nachdem während der folgenden Nacht ununterbrochenes Regenwetter geherrscht hatte, bemerkte DUMONT am Vormittage des 12. unter 2° 36′ S., 138° 38′ E. v. Par. ein Felsenkap, die Pointe Batu [9]). Wenige Stunden später gelangte er an den Eingang einer weiten Bucht, die den Namen Humboldt-Bai erhielt [10]). Die beiden Vorgebirge, die sie im E. und W. flankiren, wurden Kap Bonpland [11]) und Kap Caillié genannt [12]).

Da DUMONT in weit geringerem Abstande von der Küste hielt, als dies durch BOUGAINVILLE geschehen war [13]), so vermochte er deutlich zu erkennen, dass die Cyclopen des letztgenannten zwei getrennte Bergmassen waren. Die im Osten gelegene erhielt den Namen

---

1) Nach E. J. G. GIRARD-DUDEMAINE, élève de 2ème classe. Tumléo der Eingeborenen (nicht Tamara).

2) Diese Bucht erhielt von O. FINSCH den Namen Berlinhafen (Nachrichten für und über Kaiser Wilhems-Land. IV. Berlin 1885, p. 43).

3) Pasir (mal.) = Sand.

4) Lapar (mal.) = Hunger. Wie R. PARKINSON mitteilt (Die Berlinhafen-Section. Internationales Archiv f. Ethnogr. XIII. 1900, p. 45) lautet der einheimische Name Wol Tangen Sauwin, während Jos. REIBER (STEPH. RICHARZ. Vorläufiger Bericht über geologische Untersuchungen. Petermanns Mittlg. LIII. 1907, p. 285) dafür Rom setzt.

5) Es ist dies der von FINSCH benannte Neumayer-Fluss (Samoafahrten. Leipzig 1888, p. 334).

6) Nach dem Geographen J. B. B. EYRIÈS.

7) FINSCH hielt (l. c., pag. 335) den ursprünglichen Namen für synonym mit dem Bougainville-Berg, es geht aber bereits aus der Karte von LOTTIN (Voyage de l'Astrolabe. Atlas hydrographique, Pl. 30) klar hervor, dass diese Annahme irrig ist. Erst recht lässt sich dies den Positionsbestimmungen (l. c., pag. 20) entnehmen. Es wurde nämlich gefunden:

Monts Eyriès (piton E). . . . . 2° 49′ 30″ S., 138° 56′ 5″ E. v. Paris.
Mont Bougainville. . . . . 2° 39′ 45″ S., 138° 30′ 35″ E.

8) Eine Abbildung dieser Bucht findet sich im Atlas historique. Paris 1833, Pl. 111.

9) Batu (mal.) = Fels. Diesem Kap, das die Eingeborenen Háharu nennen, gab FINSCH den Namen Germania-Huk. Es liegt in 2° 35′ 10″ S., 140° 47′ 20″ E. Greenw.

10) Voyage de l'Astrolabe. Histoire du voyage. IV. 1832, p. 561, 562.

11) Nach AIMÉ BONPLAND, dem Naturforscher und Reisegefährten HUMBOLDT's. Die Eingeborenen nennen dieses Vorgebirge Djuār.

12) Nach dem Afrika-Forscher RENÉ CAILLIÉ [CAILLÉ]. Es ist das Kap Tuatja der Eingeborenen.

13) s. oben p. 206.

Bougainville-Berg, während für die westliche der Name Cyclopen-Gebirge beibehalten wurde. Ein an seiner Nordküste vorspringendes Kap wurde Ada genannt [1]). Am westlichen Ende des Gebirges wurde am 13. ein tiefer, Anse Io genannter Küsteneinschnitt bemerkt; es ist dies die Tanah Merah-Bai. In westlicher Richtung schloss sich hieran die Isis- [2]) und in noch weiterer Entfernung die Matterer-Bai [3]) an. Diese wurde im Osten durch die Pointe Dimouka [4]), im Westen durch die Pointe Brama [5]) begrenzt. Hierauf folgte unmittelbar darauf die Walckenaer-Bai [6]), die jedoch auf der Karte viel zu tief dargestellt worden ist [7]). Der kurz vor Sonnenuntergang im Süden von ihr gesichtete, 10 lieues entfernt liegende, hohe Berg, erhielt den Namen Benoist [8]), während ein NW. davon aufragender Mont Bouket [9]) und das WSW. vom Schiffe aus beobachtete Gebirge Monts Gauttier [10]) genannt wurde.

Als die „Astrolabe" am Morgen des 14. sich der Küste wieder mehr genähert hatte, gelang es eine Reihe von Inseln zu unterscheiden, die von E. nach W. die folgenden Namen erhielten: Merkus [11]), Lesson [12]), La Renaudière [13]), Mérat [14]), Tastu [15]) und Duperrey [16]). Im Süden, auf dem Festlande, erblickte man in einiger Entfernung den Berg Amable, das Wunsudu-Gebirge der Eingeborenen. Weiter westlich findet sich auf der Karte die mit einem Fragezeichen versehene Insel Moa eingetragen. In Wirklichkeit hat man es mit einer Halbinsel zu tun, die Sarmi heisst [17]). Dem Vorgebirge Sisaroär gab DUMONT den Namen Pointe Pohoun [18]). Die Arimoa-Inseln konnten noch im Laufe des Vormittags gesichtet werden.

Trotz der Windstille konnte die „Astrolabe" ihre Fahrt infolge der anhaltenden westlichen Strömung ungehindert fortsetzen, wenngleich ihre Stärke am 15. eine geringere als an den vorhergehenden Tagen war. Bei dem Passiren der Küste erwies diese sich flach, und nur weit im Innern des Landes wurden einige Gipfel bemerkt. Am Morgen des 16. begann das Seewasser eine grünliche Färbung anzunehmen, anderthalb Stunden später erschien es gelblich und schlammig, und man sah bald darauf Baumstämme, Früchte sowie andere Pflanzenreste und ferner Fischleichen umhertreiben. Nach einer weiteren Stunde war das Wasser an der Stelle, an der es am schmutzigsten war, nur noch ganz schwach salzig, woraus DUMONT den ganz zutreffenden Schluss zog, dass an diesem Teile der Küste ein grosser Fluss münden müsse.

---

1) Ada (mal.) = er [sie, es] ist da. Die Spitze liegt nach DUMONT in 2° 27′ 30″ S., 138° 13′ 30″ E. v. Par., nach neueren Bestimmungen dagegen in 2° 27′ 30″ S., 140° 36′ 40″ E. Gr. = 138° 16′ 26″ E. v. Par.

2) Jakari der Eingeborenen.

3) MATTERER war Kommandant eines französischen Kriegsschiffes.

4) Di muka (mal.) = oberhalb.

5) Bråmå eine javanische Gottheit, deren Sitz der Vulkan dieses Namens ist.

6) Nach dem Geographen CH. A. DE WALCKENAER.

7) Atlas hydrographique. Pl. 20.

8) Nach P. V. BENOIST, directeur général des contributions indirectes.

9) Bukit (mal.) = Berg.

10) GAUTTIER war capitaine de vaisseau.

11) Nach PIETER MERKUS, der damals Gouverneur der Molukken war. Der einheimische Name der Insel ist Madiun.

12) Nach dem Arzt und Naturforscher R. P. LESSON. Der einheimische Name ist Anus.

13) Diese Inseln wurde zu Ehren des Geographen PH. F. DE LA RENAUDIÈRE benannt. Sie heissen bei den Eingeborenen Podena [Fadān] und Jarsun.

14) Nach dem Botaniker F. V. MÉRAT. Es waren damit die Eilande Jamna und Madémo [Turabi] gemeint.

15) Nach J. TASTU, dem Verleger des Dumont'schen Werkes. Der einheimische Name ist Masi-Masi.

16) Nach L. I. DUPERREY. Es sind dies die bereits aus den ältesten Reiseberichten bekannten Insu Moār und Insu Manai.

17) Atlas hydrographique, Pl. 30.

18) Pohon (mal.) = Baum.

Das unter 1° 24′ S., 135° 27′ E. v. Par. vorspringende niedrige Kap [1]) erhielt den Namen Pointe D'Urville. Der an der Westseite der vermuteten Mündung, nämlich des Mamberomno, befindliche Vorsprung wurde Pointe Basse genannt.

Am späten Nachmittage des 17. kamen die Berge der Insel Japèn in Sicht, und die „Astrolabe" gelangte am nächsten Tage in die Geelvink-Bai, deren Ostkap unter dem Namen Pointe Geelwink [sic!] zu 1° 55′ S., 134° 42′ 30″ E. v. Par. bestimmt wurde [2]). Die in ihrer Fortsetzung liegende Insel Aberé [Kurudu] taufte DUMONT Ile Quoy [3]). Das als Pointe Jacquinot bezeichnete Ostkap von Japèn heisst bei den Eingeborenen Lainbobo oder Berwai. Als die „Astrolabe" ihre Fahrt längs der Nordküste dieser Inseln fortsetzte, kamen alsbald die Padaaido [Verräter-Inseln] in Sicht. Von 13 derselben bestimmte die Expedition die Lage und viel mehr ist auch heute noch nicht von ihnen bekannt.

Am 19. befand die Korvette sich gegen Mittag gerade im Süden von der Insel Wiak, die damals und sehr viel später noch, mit Supiori zusammenhängend, als *eine* Insel unter dem Namen Mysory auf den Karten figurirte. Die noch vor Einbruch der Nacht auf Supiori bemerkte höchste Erhebung nannte DUMONT Mont Schouten. Zu gleicher Zeit tauchten voraus die Gipfel von Mios Num auf, welche Insel nach dem Vorgang von JAC. WEYLAND als Bultig bezeichnet wurde. Als die „Astrolabe" am 20. näher gekommen war, konnten die unweit der Ostspitze liegenden Pono Kabai-Inseln, von DUMONT als Trois Soeurs bezeichnet [4]), erkannt werden. Die bald darauf bemerkten Inselchen Mandené und Swandei, unweit der Westspitze liegend, wurden Frêres genannt. Der Südwestspitze von Wiak gab DUMONT den Namen Pointe Lair [5]) und der Südspitze von Supiori [6]) den Namen Pointe Cérès. Das in nordwestlicher Richtung weiter steuernde Schiff war am folgenden Morgen in die Nähe von Nufōr, Ile Longue bei DUMONT, gelangt, wurde aber darauf nach Norden abgetrieben, so dass es sich Supiori näherte. Dem hier erkannten westlichen Vorgebirge wurde der Name Saavedra verliehen [7]). Es war dies das ursprüngliche Kap der Guten Hoffnung von JACQUES LE MAIRE [8]). Von der Höhe des Mastes konnte alsdann noch die Grosse Providence-Insel [Aifondi oder Mios Korwār] wahrgenommen werden.

Es währte noch bis zum Nachmittage des 25. August, ehe die „Astrolabe" in die Doré-Bai einlaufen und an derselben Stelle festmachen konnte, wo sie 3 Jahre zuvor unter dem Namen „Coquille" vor Anker gelegen hatte. Der bis zum 6. September währende Aufenthalt wurde darauf verwendet Wasser und Brennholz einzunehmen und auf einer Reihe von Ausflügen Naturalien zu sammeln [9]). Die Bevölkerung der Landschaft Doré wurde von DUMONT auf 1500 Seelen geschätzt.

Nach dem Verlassen der Doré-Bai ging die Fahrt, nachdem das Kap Saweba umschifft

---

1) Im Atlas hydrographique (p. 20) steht dagegen 1° 25′ S., 135° 28′ 12″ E. v. Par. Nach der neuesten niederländischen Seekarte N°. 155 (Noordkust van Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1900) liegt dieses Vorgebirge unter 1° 26′ S., 137° 50′ E. Gr.

2) Der von DUMONT gewählte Name hat zu dem Irrtum Anlass gegeben dieses Vorgebirge mit Geelvink's Oosthoek van JACOB WEYLAND, das an der kleinen Geelvink-Bai liegt, zu identifiziren.

3) Nach J. R. C. QUOY, Arzt und Naturforscher an Bord der „Astrolabe".

4) De Drie Gezusters von JACOB WEYLAND (s. oben, p. 149).

5) Nach P. J. GU. BARON DE LAIR, inspecteur du genie maritime.

6) Augenscheinlich war es die kleine Insel Rani, die DUMONT dafür ansah.

7) Nach ALVARO DE SAAVEDRA (s. oben p. 18). Nach H. VON ROSENBERG ist der einheimische Name Iwoniswari.

8) s. oben p. 70.

9) Voyage de l'Astrolabe. Histoire du voyage. IV. Paris 1832, p. 578—612.

worden war, längs der Nordküste der Nordwesthalbinsel, bis das Kap der Guten Hoffnung und die Mios Su [Amsterdam und Middelburg], hinter denen sich der doppeltgehörnte Berg Diceras erhob [1]), passirt waren, worauf die bekannte Route längs der Nordküste von Waigëu und ferner zwischen Gag und Gébé hindurch fortgesetzt wurde. Auf dem Wege durch die Manipa-Strasse gelangte die „Astrolabe" am 24. September nach Amboina, wo durch das Entgegenkommen der Behörden die Schäden ausgebessert und die Vorräte ergänzt werden konnten.

Am 18. Oktober trat DUMONT zum zweitenmale die Fahrt nach Australien an, auf der er durch die Banda-See, die Ombai-Passage, die Samáu-Strasse und den Indischen Ozean nach Hobart (Tasmania) gelangte. Von hier aus segelte er über die Neu-Hebriden, Marianen und Karolinen nach den Palau-Inseln. Nachdem auch diese verlassen worden waren, tauchten in weiter Ferne am 17. Juni 1828, die hohen Berge an der Nordwestküste von Neu-Guinea wieder auf [2]). Zwei Tage später zeigten sich an Bord der „Astrolabe" die ersten Symptome der Dysenterie, die alsbald beängstigende Dimensionen annahm. Am Morgen des 20. konnte der Diceras noch deutlich erkannt werden, und bald darauf traten auch die Berge von Waigëu, trotz des trüben Wetters, in Erscheinung. Die Insel Manuran und die südlichste der Ajau-Insel konnten noch vor Einbruch der Nacht gesichtet werden. Nachdem am nächsten Tage die Pasei-[Asia-]Inseln passirt worden waren, entdeckte DUMONT am Vormittage des 22. eine unter 0° 30′ 27″ N., 128° 21′ 7″ E. v. Par. einsam liegende Insel, der er den Namen Ile Isolée gab [3]). Hierauf wurde das Eiland Ai im Norden umfahren und zwischen Gébé und der SE-Spitze von Halmahera durchgesegelt. Nachdem die „Astrolabe" in der Nacht 29/30. Juni in die Manipa-Strasse eingelaufen war, ging sie an dem darauf folgenden Mittage in der Kajeli-Bai auf Buru vor Anker, um hier bis zum 6. Juli liegen zu bleiben [4]). Zwei Tage später erfolgte die Ankunft auf der Reede von Amboina. Auf Anregung des Gouverneurs, PIETER MERKUS, beschloss DUMONT noch einen Abstecher nach der Minahassa (Nord-Celebes) zu machen, wohin am 18. Juli Kurs genommen wurde. Von hier aus gelangte die Korvette am 29. August nach Batavia, deren Reede aber bereits am 2. September wieder verlassen wurde. Der darauf folgende Aufenthalt auf Mauritius währte vom 29. September bis zum 17. November. Am 2. April 1829 erreichte die Expedition mit ihrem Eintreffen in Toulon, nach fast dreijähriger Abwesenheit, wieder die heimatlichen Gestade.

Wiederholt hat DUMONT, der aus seinem Herzen keine Mördergrube machte, in seiner Relation [5]) und ganz besonders am Schluss des Werkes [6]) in unverhohlener Weise seinem Missfallen über den Mangel an Anerkennung, die ihm und seinen Gefährten zuteil geworden war, Ausdruck gegeben, gerade als ob die Erlangung von Auszeichnungen das eigentliche Ziel gewesen sei. Die Nachwelt ist über den Marineminister [7]), der dem Unternehmen ein so aussergewöhnlich geringes Interesse entgegenbrachte, längst zur Tagesordnung übergegangen.

---

1) Der einheimische Name lautet Tamrau.

2) Voyage de l'Astrolabe. Histoire du Voyage. V. Paris 1833, p. 398.

3) Heutigentags gewöhnlich als Budd-Insel nach G. C. BUDD (Nautical Magazine. XII. 1843, p. 36), zuweilen aber auch als Florentia-Insel nach dem Schiff „Florentia" (Nautical Magazine. X. 1841, p. 675) bezeichnet.

4) Voyage de l'Astrolabe. l. c., pag. 408—412, 625—626.

5) Voyage de l'Astrolabe, l. c. IV., p. 628., V., p. 487.

6) l. c. V., pag. 583—617.

7) „de Neuville, fortement stimulé par M. Aimé-Martin".

Bereits das Bewusstsein, dass der Name der „Astrolabe" untrennbar für alle Zeiten mit demjenigen von Neu-Guinea verknüpft ist, hätte DUMONT und seinen Mitarbeitern ausreichende Befriedigung gewähren können. Für die ganze Nordküste, einschliesslich der Mündung des Mamberomno, hat nämlich diese Expedition erst die kartographischen Grundlagen geschaffen, und ein Gleiches gilt für die Südküste von Neu-Pommern. Wenn wir von den Louisiaden absehen, so wurden durch diese Expedition nicht weniger als 218 Punkte festgelegt. Von der Sorgfalt der nautischen und meteorologischen Beobachtungen legen die musterhaft geführten Journale [1]) Zeugnis ab, und die Karten sind geradezu als Meisterwerke der Kupferstichkunst zu bezeichnen [2]). Aber auch andere Wissensgebiete wurden keineswegs vergessen. A. RICHARD bearbeitete die in Doré und am Carteret-Hafen gesammelten Pflanzen [3]). Die zoologische Ausbeute wurde von J. R. C. QUOY und J. P. GAIMARD untersucht und beschrieben [4]), mit Ausnahme der Insekten, denen J. A. BOIS-DUVAL einen ganzen Band des Reisewerkes widmete [5]). Die Sprachen der Eingeborenen von Doré und Waigëu behandelte GAIMARD [6]), während schliesslich L. CORDIER Bericht über die gesammelten Gesteine erstattete [7]).

---

Ganz im Gegensatz zu den vorhergegangenen Perioden, wurden die Ergebnisse der im Laufe dieses Zeitabschnittes unternommenen Fahrten zu ihrem grössten Teile dem Publikum in umfassender Weise und schneller als bisher zugänglich gemacht. Trotz des Umstandes, dass die Neu-Guinea begrenzenden Meeresteile in zunehmenden Masse durchpflügt worden waren, müssen die tatsächlich erlangten Kenntnisse doch als äusserst bescheidene bezeichnet werden. Von der grossen Insel war nur eine einzige Stelle, nämlich die Landschaft Doré am Geelvink-Busen näher bekannt geworden. Von den benachbarten Inselgruppen waren nur Waigëu (Nordküste), Neu-Irland (Südende), Duke of York-Insel (Hunter-Hafen), La Vandola (Admiralitäts-Inseln) und einige Inseln der Torres-Strasse eines Besuches gewürdigt worden. Alles was man über die Eingeborenen, über die Fauna und Flora in Erfahrung brachte, beschränkte sich auf diese wenigen Punkte.

Die geographischen Handbücher jener Zeit sind mit Erfolg bestrebt gewesen die Erfahrungen der Reisenden zu einem übersichtlichem Bilde zu vereinigen. Ihre Darstellungen genügen durchweg billigen Ansprüchen, wenngleich ältere Beobachtungen wenig Gnade vor ihnen finden sollten [8]).

---

1) Voyage de découvertes de l'Astrolabe. Observations nautiques, météorologiques, hydrographiques et de physique. Paris 1833.

2) Voyage de la corvette l'Astrolabe. Atlas [hydrographique]. Paris 1833.

3) Sertum Astrolabium. Description des espèces nouvelles ou peu connues, recueillies par M. [P. A.] LESSON jeune, chirurgien de la marine .... Voyage de l'Astrolabe. Botanique. Paris 1834, p. XI—XXIII., 1—12, 22—34, 38—40, 56—63.

4) Voyage de découvertes de l'Astrolabe. Zoologie. I. Paris 1830, II. 1832, III. 1834, IV. 1833, p. 336—341.

5) Faune Entomologique. 1ère partie Lepidoptères. Paris 1852., 2ème partie Coléoptères etc. Paris 1835.

6) Voyage de découvertes de l'Astrolabe. Philologie. II. Paris 1834, p. 146—156.

7) Rapport sur les collections géologiques provenant de l'expédition de l'Astrolabe. Annales maritimes et coloniales. Paris 1830. II., p. 112—117. (s. auch QUOY et GAIMARD. Zoologie. I. 1830, p. XLIX).

8) L. LINDNER. Der fünfte Welttheil oder Australien. Weimar 1814, p. 189—255.

C. MALTE-BRUN. Précis de la Geographie universelle. IV. Paris (ca. 1815), p. 372—383.

G. HASSEL. Vollständige und neueste Beschreibung von Australien. Weimar 1825, p. 309—326. (auch u. d. T. Vollständiges Handbuch der neuesten Erdbeschreibung von AD. CHR. GASPARI. XXIII).

Den Löwenanteil an den Erfolgen trug indessen die Kartographie davon, doch liess die Reform zunächst noch auf sich warten. Obwohl den durch die Entdeckungen von CARTERET und BOUGAINVILLE bedingten Änderungen Rechnung getragen wurde, so konnten die Darstellungen keineswegs Befriedigung gewähren, im Gegenteil das Kartenbild erlitt mehr Verzerrungen als je zuvor. Die Karten von ROBERT DE VAUGONDY [1]) und PHIL. BUACHE [2]) zeigen auf das Deutlichste den vergeblichen Versuch auf einen morschen Stamm ein frisches Reis zu pfropfen. Beinflusst durch die Hypothese von A. DALRYMPLE, die eine Identität der Neu-Britannischen Inseln mit den Salomo-Inseln annahm, wurde eine Änderung der Aufnahme von CARTERET vorgenommen. Um ein weiteres Beispiel anzuführen, nahm der Geelvink-Busen noch immer seinen Platz an dem Ostende von Neu-Guinea ein und zwar nördlich von der Terre de la Louisiade von BOUGAINVILLE.

Schliesslich tat man aber, um aus diesem Wirrwarr herauszukommen, den einzig richtigen Schritt, dass man das bis zur Unkenntlichkeit Entstellte einfach über Bord warf, um ein fast ausschliesslich auf den neueren Erfahrungen begründetes Kartenbild zu entwerfen. Bereits auf der Karte von JOH. TRAUGOTT PLANT aus dem Jahre 1793 beginnt die der Wirklichkeit mehr entsprechende Gestalt von Neu-Guinea dem Beschauer entgegen zu treten [3]). Ebenso mögen die zum Werke von CONRAD MALTE-BRUN gehörenden, von P. LAPIE entworfenen Karten erwähnt werden [4]). Eine vollständige Neukonstruktion wurde jedoch erst von A. J. VON KRUSENSTERN herbeigeführt [5]), der seinem Werke auch den kritischen Apparat beigab, wodurch er sich ein bleibendes Verdienst erwarb [6]). Da der grosse Massstab seiner Einzelkarten eine Wiedergabe nicht zulässt, ist in der Fig. 45 ein Ausschnitt aus seiner Übersichtskarte des Stillen Ozeans wiedergegeben worden, der besser als alle Erläuterungen, den gewaltigen Fortschritt gegenüber den Darstellungen früherer Jahrhunderte (s. Fig. 15, pag. 46., Fig. 29, pag. 188) zeigt. Den mit dieser Methode verknüpften Nachteil, dass damit die Beobachtungen zweier Jahrhunderte zum grössten Teile ausgeschaltet wurden, konnte

---

1) Map of New Guinea &c. 1774. A. DALRYMPLE. A Collection of Charts, Plans of Parts &c. in the Indian Navigation. Class XVII. N. 51*c*. London 1781—94.

2) Carte pour les Éclaircissemens Géographiques sur la Nouvelle Bretagne et les Côtes Sept. de la Nouvelle Guinée. Histoire de l'Acad. roy. des Sc. 1787 avec les Mém. de Math. et de Physique. Paris 1789, Pl. V.

3) Karte des Fünften Welttheils Polynesien oder Inselwelt [1: ca. 17,500000]. JOH. TRAUG. PLANT. Handbuch einer vollständigen Erdbeschreibung und Geschichte Polynesiens. I. Leipzig 1793, bei p. LXII.

4) Atlas complet du Précis de la Géographie universelle de M. MALTE-BRUN dressé conformemant du texte de cet ouvrage et sous les yeux de l'auteur. Paris 1812. N°. 61, 62, 63.

5) Atlas de l'Océan Pacifique dressé par M. DE KRUSENSTERN. St. Pétersbourg 1824. N°. 2, 6, 7, 8.

6) Beyträge zur Hydrographie der grösseren Ozeane als Erläuterungen zu einer Charte des ganzen Erdkreises nach Mercator's Projection. Leipzig 1819, p. 123—140.

Recueil de Mémoires hydrographiques pour servir d'analyse et d'explication à l'Atlas de l'Océan Pacifique. St. Pétersbourg 1824, p. 61—98, 135—156., 1827, p. 431, 441—442, 450—455, 467.

Supplémens au Recueil de Mémoires hydrographiques. 1835, p. 2, 5—7, 28—29, 41—49, 56, 168.

Der Atlas Universel de Géographie von PH. VAN DER MAELEN. VI. Océanique. Bruxelles 1827. Pl. 22, 23, 24. 25, 30, 31, 32 [1: ca. 675000] bietet nur vergrösserte und vergröberte Wiedergaben der Karten von KRUSENSTERN, denen auch die Karte von AD. STIELER (Handatlas. Gotha 1826, Blatt 50) zugrunde liegt. Ganz im Gegensatz hierzu erschien wenige Jahre später eine Karte, die von diesen nicht die geringste Notiz nahm. Es ist dies die Kaart van Nieuw-Holland, Nieuw-Guinea en omliggende eilanden (Atlas behoorende tot de Verhandeling van R. G. BENNET en J. VAN WIJK wegens de Nederlandsche Ontdekkingen, bekroond door het Utrechtsch Gen. v. K. en W. Dordrecht 1829, N°. 6). Sie ist das Machwerk zweier ungebildeter Chauvinisten, in deren Augen die Expeditionen der verflossenen Periode nicht der Mühe wert waren, berücksichtigt zu werden.

man getrost mit in den Kauf nehmen, hatte sich doch gezeigt, dass die Zeit noch lange nicht reif war, um die von den älteren Seefahrern berührten Punkte mit der erforderlichen Genauigkeit zu ermitteln.

Wie sehr das so abseits liegende Neu-Guinea von dem Wogenschlag der Geschichte berührt worden ist, zeigt sich in der Reihenfolge in der sich die mit der Untersuchung beschäftigtenden Nationen einander ablösten. Auf die sich noch innerhalb sehr bescheidener Gren-

Fig. 45.

zen haltenden Portugiesen waren die Spanier gefolgt. Noch kurz vor dem Abschluss ihrer Unternehmungen waren die Niederländer erschienen, die nach dem Auftreten der Engländer mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt wurden. Endlich begannen die Franzosen sich einzustellen, die am Schlusse dieser Periode die Führung übernommen hatten.

Die wiederholt vorgenommenen Flaggenhissungen hatten zu irgendwelchen praktischen Konsequenzen nicht geführt, sie waren jedesmal nur ein Schlag ins Wasser gewesen. In dieser Hinsicht führt das Jahr 1828 zu einer Wandlung der Dinge.

# BERICHTIGUNGEN UND ZUSÄTZE.

Seite 2, vor Z. 1 v. o. **Phönizier** 1300—1000 v. Chr.
S. D. CURL glaubte aus der Ähnlichkeit gewisser Schriftzeichen in der Landschaft Redjang (Residentschaft Bengkulen, Sumatra) mit denen der Phönizier schliessen zu dürfen, dass die Handelsfahrten dieses Volkes sich bis nach dem Indischen Archipel ausgedehnt hätten. Für die weitere Behauptung, dass auch eine Verbindung mit Papuasien, Melanesien und Polynesien bestanden habe, werden überhaupt keine Gründe angegeben. (On Phoenician Intercourse with Polynesia. Journ. Anthropolog. Inst. Great Britain and Ireland. XIV. London 1885, p. 273—274).

„ 7, Z. 21 v. o. Der Verfasser der Nâgarakrĕtâgama heisst PRAPANÇA.

„ 9, Z. 1 v. o. 1606 statt 1506.

„ 10, Z. 16 und 17 v. o. SERRÃO statt SERRÃOO.

„ 11, Z. 7 v. o. Angabe statt Angabet.

„ — Z. 8 v. o. überhaupt statt überhaup.

„ — Z. 10 v. o. SERRÃO statt SERRÃOO.

„ 12, Z. 9 v. o. In einer kürzlich erschienenen, übrigens vortrefflichen Dissertation, hat JEAN DENUCÉ eine etwa aus dem Jahr 1516 stammende Karte veröffentlicht, deren Autorschaft er den beiden REINEL's zuschreibt. (Les origines de la cartographie portugaise et les cartes des Reinel. Gand 1908. Recueil de travaux publ. par la faculté de phil. N°. 35, carte 5b und p. 43, 124). Dass ihr Verfasser Kenntnis von dem Zuge ANTONIO D'ABREU's hatte, ist zweifellos, aber ebenso zweifellos erscheint es, dass sie das Werk eines Stümpers ist. Abgesehen von dem auf Phantasie beruhenden Beiwerk, sind die meisten der hier in Betracht kommenden Insel ganz verzeichnet und z. Tl. an falscher Stelle eingetragen. Es wäre geradezu beleidigend für PEDRO und JORGE REINEL ihnen zumuten zu wollen, dass sie sich in derartig willkürlicher Weise von der ursprünglichen Vorlage entfernt hätten.

„ — Z. 18 v. o. Der Portulano von FERNÃO VAZ DOURADO ist auch von FRIEDR. KUNSTMANN beschrieben worden (Die Entdeckung Amerikas. Monumenta Saecularia. München 1859. III. Q, p. 147).

„ — Z. 7 v. u. JAMES BISCHOFF. Sketch of the History of Van Diemen's Land and an Account of the Van Diemen's Land Company. London 1832, p. 2, 3 statt BISHOP. Sketch etc.

Seite 14, Z. 4 v. u. Über die Insel des DOM JORGE [DE MENERES] siehe auch J. A. SCHMELLER. Ueber einige handschriftliche Seekarten. Abhdlg. philos. philolog. Classe Bayr. Akad. d. W. IV. 1. München 1844, p. 259—262.

„ 15, Z. 3 v. o. Batan Wagé, statt Batang Wagé.

„ — Z. 6 v. o. Wie J. W. VAN HILLE mitteilt (Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXIII. 1906, p. 470), gehört Warsai auf Neu-Guinea zu den Negri Sembilan (9 Landschaften) von Wiak und ist demnach als eine Tochterkolonie des gleichnamigen Ortes auf dieser Insel zu betrachten.

„ 16, Z. 21 v. o.
„ 17, Z. 13 v. o. } BARBIÉ DU BOCAGE, statt BARBIER DU BOCAGE.

„ — Z. 24 v. u. DESCELIERS statt DESCELLIERS.

„ 21, Z. 5 v. o. Weihnachts-[Christmas-]Insel 157° 30′ W. statt E.

„ 23, Z. 12, 13 v. u. The History of Discovery in Australia statt The History and Discovery of Australia.

„ 31, Z. 28 v. o. Ysabel statt Isabel.

„ 32, Z. 3 v. u. ARIAS statt ARRIAS.

„ 35, Z. 2 v. o. Ogar oder Ugar.

„ 40, Z. 1 v. o. TORRES statt TORREZ.

„ 41, Z. 6 v. u. einzufügen: Bulletin N°. 58. 1908, p. 7.

„ 44, Z. 1 v. u. Påro statt Pauro.

„ 45, Z. 2 v. o. Die Nobonaka-Bucht [Glasgow-Hafen] heisst nach Sir WILLIAM MACGREGOR Gea-Gea (Annual Report on British New Guinea 1895—96. Brisbane 1897, p. 2).

„ 46, Z. 2 v. o. Bohia statt Bahia.

„ 47, Z. 11 v. u.
„ 51, Z. 17 v. u. } Kain Koré [Cory]. Der Name stammt von Koré dem Hauptort des Sultanats Sanggar auf Sumbawa.

„ 53, Z. 11 v. u. Ostküste des Golfs von Carpentaria statt Ostküste von Carpentaria.

„ 57, Z. 1 v. o. fest statt Fest steht.

„ 70, Z. 3 v. u. Ajau statt Aju.

„ 80, Z. 13 v. u. J. VAN WIJK statt R. VAN WIJK und R. G. BENNET statt J. G. BENNET.

„ 81, Z. 5 v. u. Historische Beschryving statt Historische Beschrijving.

„ 86, Z. 4 v. u. anzufügen: [ALEXANDER DALRYMPLE]. An Account of the Discoveries made in the South Pacifick Ocean, previous to 1764. Part I. London 1767, p. 62—68.

„ 89, Z. 4 v. u. Pinepil statt Pinepel.

„ — Z. 3 v. u. anzufügen: C. E. MEINICKE. Ueber die Entdeckungsreise des holländischen Seefahrers Abel Tasman. Annalen der Erd-, Völker- und Staatenkunde. IV. Berlin 1831, p. 11—12.

„ 91, Z. 9 v. o. Simberi statt Sineberi.

„ — Z. 12 v. u. sämtlichen statt sämmlichen.

„ 99, Anm. 7 und 8 sind mit einander zu vertauschen.

„ 100, Z. 7 v. o. JANSZ[OON] statt JANZ[ZOON].

Seite 101, Z. 4 v.o. Die unzutreffende Angabe, dass der Banks- oder der Bramble-Kanal mit dem Speult-Fluss identisch sei, ist bereits auf pag. 289 Anm. 2 berichtigt worden.

„ 106, Z. 3 v.u. Die Halbinsel Mon-Mon findet sich zum erstenmale als Insel unter der Bezeichnung Groot Roosa Woelan [Nusa Wulan] auf der von ALEXANDER DALRYMPLE herausgegebenen Karte: Plan of the Islands to the Eastward and Southward of Banda with Part of the adjacent Coasts of New Guinea and New Holland from a Dutch MS. (A Collection of Charts, Plans of Ports &c. in the Indian Navigation. Class XVII. London 1781—94, N°. 44) und zwar südlich von der Sebekōr-Bucht.

„ 111, Z. 6 v.u. 1791—92 statt 1790—92.

„ 119, Z. 15 v.o. Die einzige Karte, auf der die Fledermausklippen zu finden waren, ist die soeben erwähnte, auf der sie unter der Bezeichung „Vleermuyzen (Batts)" als 3 Klippen, die im Norden des Kaps Van den Bosch liegen, eingetragen worden sind.

„ 124, Z. 13 v.u. anzufügen: Auch die auf Erkundigungen beruhenden Mitteilungen von THOMAS FORREST geben keinen befriedigenden Aufschluss über die Lage von Sergile. Einmal heisst es „Salawatti, whose situation is nearest to Serghile (an island or district of New Guinea)", ein anderes Mal „Serghile is the northermost part of New Guinea, tapering to a point, immediately behind, or to the eastward of Gilolo, and the Papuan islands; so that the point tends northerly (A Voyage to New Guinea and the Moluccas. 2d ed. London 1780, p. 138—140).

„ 117, Z. 2 v.u. hinter 3d ed. anzufügen: III.

„ 142, Anm. 5 statt 2, Anm. 6 statt 3, Anm. 2 statt 5 und Anm. 3 statt 6.

„ 172, Z. 22 v.o. Ein Teil der Tausend-Inseln wurde mit den Fam-Inseln [Jèf Fam] identifizirt (The East India Pilot. II. London 1804, N°. 124).

„ 221, Z. 19 v.o. Loh-Loh- und Seprang-Inseln statt Seprang- und Loh-Loh-Inseln.

„ — Z. 3 v.u. Batan Palé statt Batang Palé.

„ 224, Z. 20 v.o.
„ 225, Z. 19 v.u. } Rumbarpōn statt Rumberpōn.

„ 224, Z. 24 v.o. Die Namen Haraforas, Alfuren u.s.w. beruhen auf einer Verstümmelung des Wortes Haléfuru, womit auf den Molukken ursprünglich die im Innern von Halmahera lebenden, später aber überhaupt die im Innern der grösseren Inseln hausenden, oft recht ungeberdigen Eingeborenen bezeichnet wurden. Über die Ableitung dieses Namens siehe M. J. VAN BAARDA. Woordenlijst. Galelareesch-Hollandsch. 's Gravenhage 1895, p. 171.

„ 227, Z. 18 v.o. Marlborough statt Marlbourough.

„ 229, Z. 10 v.o. Gomumu statt Gomoma.

„ — Z. 24 v.o. ANDRÉS DE URDANETA statt ANDRES URDANETA.

„ 233, Z. 19 v.o. Liueniua statt Liuniawa.

„ 248, Z. 6 v.o. Balut statt Balud.

Seite 253, Z. 5 v.u. Toble Too Hill ist eine Verstümmelung neuerer Karten. Der ursprüngliche Name ist Table Top Hill (Map of the Eastern part of British New Guinea. Sheet 2. Annual Report on British New Guinea 1897—98. Brisbane 1898).

„ 254, Z. 11 v.u. Das Begleitschiff der „Pandora", ein von Tahiti aus mitgenommener Kutter, führte den Namen „Resolution".

„ 257, Z. 32 v.o. ankern statt anker.

„ 270, Z. 6 v.u. Anm. 9. anzufügen: Der einheimische Name ist Unea.

„ — Z. 5 v.u. Anm. 10. Witu statt Unea.

„ — Z. 4 v.u. Anm. 11. Mundua statt Mundu.

„ 282, Fig. 39 gehört auch zu den Fahrten der Schiffe „Warwick" (p. 183—184), „Augusta" (p. 183—184), „Vansittart" (229) und „Earl of Mansfield" (p. 228).

„ 287, Anm. 2. Der Vorschlag Neu-Holland mit dem Namen Australien zu belegen, wurde noch in demselben Jahre und zwar aus Anlass des Titels des Werkes von MATTHEW FLINDERS gemacht. Ein Anonymus, der sich J. S. S. Hydrographer N[aval] C[hronicle] unterzeichnet, findet die Bezeichnung Terra Australis zu umständlich und lässt darauf folgen: „Why not call it more concisely *Australia*? or else to denote its contiguity to that division of the globe, under which it is properly classified, why may it not be called *Australasia*, or *Austr'asia*? (Biographical Memoir of Captain Matthew Flinders. Naval Chronicle XXXII. 1814, p. 112 Anm.). Der früher von JOHN PINKERTON vorgeschlagene Name Notasia (Modern Geography. II. London 1802, p. 466) hat niemals Anerkennung gefunden, während das unpassender Weise substantivirte Adjektiv Papua für Neu-Guinea seit einigen Jahren für den britischen Anteil dieser Insel amtlich eingeführt ist. Übrigens möge daran erinnert werden, dass L. LINDNER gleichzeitig mit dem oben mitgeteilten Vorschlag unter dem Namen Australien sämtliche Inseln des Stillen Ozeans einschliesslich Neu-Holland, unter Polynesien dieselben Inseln, jedoch mit Ausschluss von Neu-Holland, verstanden wissen wollte (Der fünfte Welttheil oder Australien. Weimar 1814, p. 15).

Über die erst sehr viel später erfolgte offizielle Annahme des Namens ist das Nähere bei J. J. EGLI (Nomina geographica. 2. Aufl. Leipzig 1893, p. 64—65) nachzusehen.

„ 288, Fig. 40 dient auch zur Erläuterung der Fahrten von EDWARD EDWARDS (p. 253, Z. 24 v. o.), WILLIAM BLIGH (p. 255, Z. 26 v. o.) sowie W. W. BAMPTON und M. B. ALT (p. 260—262).

„ 309, Z. 9 v.o. Der richtige Name von Hog Island lautet Raäs.

# REGISTER.

(Die zwischen [ ] beigefügten Namen sind noch heutigentags in Gebrauch.
Unrichtige oder veraltete Namen sind durch = gekennzeichnet).

## A.


Aa, P. J. B. C. Robidé van der., 21, 46, 58, 69, 83, 95, 109, 110, 121, 153, 154, 175, 176, 177, 219, 275, 293, 298.
Aas = Wās 117.
Abai 149.
Abataros-Bai = Kambotorosch [Gower-Hafen] 194, 209, 280, 311.
Abdul 179.
Abel Tasman-Passage = Kawé-Strasse 102. s. auch Bougainville-Strasse, Passage des Français.
Abĕré [Kurudu] 176, 225, 332.
„Abgarris" 309.
Abgarris-Inseln = Nuguria [Fead-Inseln] 309, 320.
Ablancourt, Frémont d'., 47, 125, 212.
„Abondance" = „Recherche" 264.
Abreu, Antonio d'., 9—12, 337.
Abrigo, El., 29.
Albrolhos = Houtman Rocks [Houtmans Albrolhos] 189.
Acapulco 31, 36, 38, 310.
Accident Inlet 80.
Acea 20.
„Achtekerke" 102.
Acoley, Cornelis., 81.
Acosta, Christoforo d'., 32.
Acta Sanctorum 183.
Ada, Kap., 331.
„Adèle" 292.
Adèle-Insel [Loa, Bölora] 293, 325.
Adelung, Joh. Chr., 18, 23, 36, 47, 86, 189. s. auch Brosses, Charles de.,
Adi [Wesel-Insel] 53, 81, 103, 104, 112, 113, 119, 120, 251.
Admiralitäts-Insel, Grosse., 19, 66, 198, 232, 247, 266, 286, 317, 321.
Admiralitäts-Inseln 47, 66, 171, 198, 209, 232, 247, 265, 266, 272, 286, 294, 306, 334.
Adolphus-Kanal 307.
Adolphus, Mount., s. Mount Adolphus [Muri].
Adriaensz., Gerrit., 113.
Aes = Wās 112, 117.
„Afrikaansche Gallei" 168, 169—176.
Agaçim = Grissé 10.
Agno Opagan [Pagan] 102.
Agoada, Isla., 15.
Aguada, El., 28.
Agustin, Santo., = San Augustin 24.
Aha 150.
Ai 227, 319, 333.
Ai, Pulu., (Banda-Inseln) 115.
Ainioro 45.
Aiduma 46.
Aifondi [Mios Korwār, Kl. Providence-Insel] 70, 134, 149, 199, 267, 272, 332.
Aiguade, Anse de l'., 326.
Aiou = Ajau-Inseln 221.
Aitutaki 240.
Ajau-Inseln 70, 98, 221, 238, 249, 276, 295, 306, 310, 317, 333, 338.
Ajawi [Mios Kairu, Gr. Providence-Insel] 130, 134, 199, 267, 317.
Ajer puti s. Weisses Wasser.
Aju Baba = Baba 224.
Ajub 279.
Ajuba (Nakhoda) 249.
„Alacrity" 231.
Alancatouw 162.
Alang (Amboina) 179.
Alas-Strasse 229, 249, 254, 284.
Albany-Inseln 241, 307.
Albuquerque, Affonso d'., 9, 11.
„Alckmaer" 105, 106.
„Alert" 301.

Alert-Riff 301.
„Alfred" 284.
Alkmaar (Geelvink-Bai) 150.
„Alexander" 238.
Alexander VI. Papst., 30.
Alexander-Bai 128.
Alfuren 3, 224, 339.
Ali, Tuwan., 286.
Alie, la nymphe., = Insu Moār 206.
Alii [Paragua] 25, 94, 329.
Alim [Elizabeth-Insel] 300.
Allardt, Huych., 70.
Allen, William., 252.
„Alliance" 236.
Allison-Insel [Manus] 27.
„Almorah" 309.
Alstein [Alsteyn], Pieter., 124—125.
Alt, Matthew Bowles., **259—264**, 287, 340.
Alting, W. A., 15, 104, 105, 125, 126, 129, 178, 182, 184, 185.
Alutor 318.
Alvarado 20.
Alvaro de Saavedra 18—20.
Amable, Mont., = Wunsudu-Gebirge 331.
Amakata = Neu-Lauenburg 313.
Amanubang 181.
Amapala-Bai 159.
„Amazone" 262.
Amazonia 36.
Ambai 19, 177.
Ambarpura = Rumbārpur 297.
Amberbaken 177.
Amberno = Mamberomno 24, 97, 176, 225.
Amberpōn [Rumbārpōn] 146, 150, 224, 225, 249, 278, 279.
Amberpōn-Strasse 278.
Ambitlé 64.
Amblau 158.
Amboina 10, 11, 51, 55, 57, 72, 73, 76, 80, 81, 100, 104, 105, 112, 122, 148, 158, 160, 161, 179, 180, 181, 182, 183, 185, 250, 267, 278, 283, 284, 286, 294, 316, 317, 320, 322, 323, 325, 333.
Ambra 179, 224.
Amelandt (Insel in der Sélé-Strasse) 151.
Amen, Mios, [Njos Amen, Mios Pi, Klaarbeek] 100, 174.
Amerika 229.
Amherst of Hackney, Lord., 22, 31, 32.
Amir Bifalliladjidj 174.
Amis, Iles des., 239.
Ampenan 7.
„Amsterdam" 71.
Amsterdam, Insel., = Mon-Mon, Halbinsel., 81.
Amsterdam, Insel., 21, 151, 160.
Amsterdam, Insel., (Mios Su) 97, 222, 272, 333.
Amsterdam, Kap., [Kafura] 81, 103.
Amuku 146, 150.
Anachoreten-Inseln [Kanīt] 205, 231, 247, 258, 272, 285, 306.
Anchor Cay 255.
Andrews, Joseph., 299—300.
„Andrew Hammond" s. „Sir Andrew Hammond".
Andrada, Francisco d'., 16.
Aneityum (Neu-Hebriden) 258.
Anéri [St. Jan-Inseln] 64.
Angal [Angél, Sanssouci] 25.
Angeeuw = Waigëu 152.
Angél [Angal, Sanssouci] 25, 94.
Anggradifu 124, 177, 298.
Angireeuw = Waigëu 139.
Angké, Fort., 274.
„Anglesey" 135.
Angola 59.
Angra Mios 150.
Angriffshafen [Mumre] 330.
Anir [St. Jan-Inseln] 64.
Ankermann, B., 4, 13.
„Ann" 320.
„Anna" 259, 295.
Anna-Insel 272.
Anna, Pulu., = Bur, Bun, Pul 199, 236, 276.
Anne, Kap., 134.
Ansaldo, Marcelo., 28.
Ansumanre 24.
Ansus 177, 225, 249.
„Antelope" 235, 236, 248.
Anthony Caens-Insel 90, 132, 204, 233.
Anthropophagie 52, 234, 235, 263.
Antsois = Ansus 177.
Antzen, Willem van., 72.
Anus 25, 95, 331.
Anville, J. B. Bourquignon d'., 3.
Apaa 34.
Aphrodysia 36.
Api, Gunung., = Gnowo [Genoffo] 53, 82, 84, 158.
Api, Gunung., (Banda-Inseln) 66.
Api, Gunung., (Banda-See) 10, 127, 284.
Apia 20, 21.
Apparente-Insel 303.
Araber 4.
Arafak 154.
Arafuras 3, 224, 339. s. auch Alfuren, Haraforas.
Arago, Jacques E. V., 303.
Arago-Bai 303.
Aré = Aru, Tandjung., 242.

„Arend" 167, 168, 169—173.
Arfak 154.
Argensola, Bartolome Leonardo de., 18, 20, 33.
Arguni 110, 123.
Arguni-Bucht 53.
Arias, Juan Luis., 32, 40, 43, 48, 211, 338.
Arimo, Isla de., = Arimoa 13, 25, 29.
Arimoa- [Kumamba-] Inseln 20, 23, 24, 25, 69, 95, 97, 171, 176, 177, 206, 281, 317, 331.
Aris-Insel 66, 94, 313, 329.
Armofin = Niru Moār 69.
„Arnhem" 74—80.
Arnold, Joseph., 298.
Arouw 152.
Arrowsmith, Aron., 244, 280.
Arsaciden = Salomo-Inseln 239.
Ārsau 329.
Arti, Isla de., = Insu Moār 13.
Aru-Inseln 11, 12, 52, 54, 76, 77, 80, 84, 85, 101, 103, 104, 105, 119, 120, 122, 248, 297, 322.
Aru, Tandjung., 242.
Arui 151.
Asahudi 104.
Ascension 135.
Ascension = Kawé [Ruib] 152.
Ascott [Haskett] 263, 264.
Ashmore, Samuel., 295—296, 309.
Ashmore-Riff 296.
Asi 151.
„Asia" 242, 293, 302, 320, 324.
Asia- [Pasei-] Inseln 229, 293, 295, 317, 333.
Asrá, s. auch Isera, Is'ra, Essera 109, 110.
Assa = Adi 103, 104.
Assasination Creek 251.
Asschens, Lavienne Lodewijk van., 181.
„Assistant" 255, 256.
„Astrolabe" 192, 239, 324—334
Astrolabe-Bai 26, 327.
Asukuël-Bai 304.
Atagor = Èdugor [Nepean-Insel] 256.
Ati-Ati Onin 136.
Atjeh 227.
Atlantischer Ozean 253, 280.
„Atravida" 257.
Attaque, Anse de l'., = Angriffshafen [Mumre] 330.
Aua [Durour-Insel] 27, 198.
Aublet, J. B. Chr. F., 216.
Augen-Eiland [P. Eye] = Ai 227.
„Augusta" s. „Princess Augusta" 183—184, 340.
Augusta-Fluss s. Kaiserin Augusta-Fluss 67.
Augusta-Insel [Safēr] 184, 252, 283, 292.
Augusta-Untiefe 284.
Augustin, San., 24.
Augustus, Mount., 257.
Aúm 109.
Auri, Mios., im Geelvink-Busen 150, 177.
Auri [Jauri, Djauri], Mios., am Westeingang des Geelvink-Busens 151, 153, 175, 177, 222.
Aurora-Riff 71.
Äussere Route (Torres-Strasse) 298.
Australasia 340.
Australien 4, 17, 74, 167, 189, 228, 241, 286, 287, 303, 306, 333, 340, s. auch Neu-Holland.
Austrasia 340.
Autruches, Cap des., = Struishoek 92.
Avestruches, Cabo de las., = Struishoek 92.
Avezac-Macaya, M. A. P. d'., 30.
„Avon" 310.
Avon-Inseln 310.
Awak = Awèk (?) 225.
Awèk 225.
Aweleng [Roos-Inseln] 327.
Awura, Kap., 84.
Ayala, Aldama., 12.

## B.

Baarda, M. J. van., 339.
Baba 70, 98, 221, 224, 317.
Babaelinai [Duluna-Spitze, Kap Pierson] 268.
Babar 121, 318.
Bábase 64.
Babáu 127, 128.
Babuin [Meta-Inseln] 25, 67.
Babylonier 4.
„Bachelor" [„Nuestra Señora de la Incarnacion del Desengaño"] 163—165.
Baddison, Thomas., 183—184.
Badhar 178.
Badu [Musgrave-Insel] 257.
Baerle, Caspar van., [C. Barlacus] 61.
Bāflo 155.
Bagabag [Rich-Insel] 26, 94, 134.
Bahia 127.
Bahia = Bohia 46, 338.
Baibara 44.
Baik 106.
Bakamau 76.
Bakh [Coquille-Insel] 71.
Bakhuizen van den Brink, R. C., 60.
Bakoni („Götzenbilder") 312.
Balabalak 152, 303.
Balamafully 187.
Balambangan 219, 220, 224, 227.

Balanawang [Port Hunter] 246.
Balétwi [Naúna, La Vandola] 232.
Bali 10, 144.
Bali-Strasse 184.
Ballard, Chr. Lodewijk., 185.
Ball, Henry Lidgbird., 243—245.
Ballena, La., = Ansumanre 24, 28.
Balli [Südkap] 327.
Balnatoman [Towanumbatir] = Nord-Tochter 195.
Balual [St. Patrick-Insel] 66.
Balut Masila [Hammock-Insel] 248, 339.
Bampton, William Wright., **259—264**, 287, 340.
Bampton-Riff 260.
Banda-Inseln 9, 10, 11, 12, 17, 51, 52, 54, 56, 57, 66, 72, 73, 76, 80, 81, 85, 101, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 112, 113, 115, 116, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 128, 135, 136, 137, 139, 142, 147, 148, 158, 180, 181, 182, 185, 226, 234, 263, 264, 308, 322, 323.
Banda-See 4, 5, 10, 127, 284, 303, 316, 333.
Bandeira, Sa de., 12.
Banditen-Insel = Pulu Penida 229.
Bandurria, Isla., = La Vandola [Balètwi, Naúna] 232.
Bangka-Strasse 262.
„Banguey" 221, 222.
Banks, Sir Joseph., 88, **211**, **213**, 287, 299, 300.
Banks-Insel [Mua, Moa] 241, 254, 257.
Banks-Kanal 101.
Bantam 51, 52, 54, 55, 57, 73.
Bantay 110.
Baraha 150.
Barbada, La., = Ninigo [Echiquier-Inseln] 13, 25.
Barbié du Bocage, J. D., 16, 17, 338.
Barbier de Meynard, C., 4, 5.
Barcia, Andrés Gonzales de., s. Gonzales de Barcia, Andrés., 33.
Barclay, Andrew., 293.
„Baring" 307.
Barkey, Anton., 273.
Barlaeus, C., [Caspar van Baerle] 61.
Barneveld [Barnevelt], Fort., 58, 161.
Barrantes, Isla de Don Diego., = Baibara 44.
Barreto, Isabel., 35.
Barreto, Lorenzo., 35.
Barrier-Riff 253, 296, 298, 302, 309, 310, 319, 320, 324.
Barros, João de., 9, 14, 15, 16, 18, 20.
Barrow, Sir John., 241.
Bartholomaeus-Fluss = Prinses Marianne-Strasse [Muli] 322.
Bartholomaeus-Insel 47, 212.
Bartholomew Island = Vleermuis Eiland [Habéke] 212.
Bartlett, John., 242.
Bartolome, Islas., = Mairu 45.
Bartolomeo, Isla., = Bartholomaeus-Insel 47, 212.
Barton, G. B., 166.
Barus [Baros] 3.
Barussai 2, 3.
Bary, Nathalie de., 59.
Baschi-[Batan-]Inseln 208, 284.
Basco y Vargas, José., 230, 232.
Basco-Insel = Grosse Admiralitäts-Insel 198, 232.
Basilisk-Insel 44.
Basilisk-Pass 261.
Basilisk-[Isumrud-]Strasse 94, 328.
Bass-Strasse 325.
Basse, Pointe., 331.
Bassecour, Jean de., 173.
Basulasula s. Duportail-Insel [Lólobau].
Bat-Insel 300.
Bataker 3.
Batan-[Baschi-]Inseln 208, 284.
Batan Palé 99, 162, 166, 220, 221, 339.
Batan Pele = Batan Palé 221.
Batantá [Batan Tá] 129, 130, 147, 152, 153, 154, 156, 162, 164, 166, 177, 179, 182, 186, 227, 259, 292, 307.
Batan Wagé = Waigëu 15, 338.
Batavia 60, 70, 71, 74, 80, 85, 89, 100, 101, 103, 104, 115, 119, 127, 135, 138, 142, 144, 161, 162, 165, 166, 173, 179, 181, 182, 183, 186, 187, 195, 200, 207, 208, 214, 236, 239, 242, 243, 245, 248, 254, 262, 264, 274, 276, 280, 281, 289, 294, 302, 306, 308, 318, 320, 324, 333.
„Batavia" 106.
Batavia, Insel in der Sélé-Strasse 151.
Batavia-Fluss 121.
„Bathurst" 308.
Batjan 18, 42, 57, 58, 161, 162, 172, 180, 181, 217, 220, 221, 224, 237.
Batsch, Kap., 92, 197.
Battenpali = Batan Palé 162.
Batu-Spitze = Háharu [Germania-Huk] 330.
Batu Puti 128, 242.
Batur [Tuburuása] 118.
Bau 123.
Baudin, Nicolas., 191, **286**, 291, 292.
Baudissin-Insel 266.
Baudouin, A., 312.
Baumann, Oscar., 55, 74.
Bauro [San Cristobal] 244.
Bave 175.
Baxter, David., 227.
„Bayonnaise" 328.

Bayseo = Waigëu (?) 34.
Bé-Insel [Èf Bé] 226.
Beach s. auch Luca Veach. 7.
Beagle Point 265.
Beaufort-[Bogengang-]Spitze 326.
Beautemps-Beaupré, C. F., 141, 265, 266, 267, 270, 273.
Beautemps-Beaupré-Berg = Wuna Kokor [Varzin-Berg] 313.
Beazley, C. R., 49.
Bebirám 109.
Beccari, Odoardo., 175.
Becquerel, A. C., 311.
Bědidi 226.
Bedwell, Frederick., 306.
Beechey, F. W., 327.
Beechey-Kap 327.
Bee-hive [Bienenkorb] = Smufui 222.
Beeuw = Boo-Inseln 136.
Befloft = Bestoft 151.
Behrens, Carl Friedrich, 32, 167, **168—173**, **178**.
Belcher, Sir Edward., 66.
Bell, John., 301.
Bellin, J. N, 39, 230.
Bellona-Untiefe 301, 307.
Beltrán y Rózpide, Ricardo., 229.
Bembori 312.
Bemmelen, W. van., 86.
Bendemann-Berg 196, 246.
Bengalen 233, 274, 276, 280, 286, 296, 299, 318. s. auch Calcutta.
Bengkulen 182, 187, 227, 234, 249, 251, 278, 294, 337.
Bennet, George., 320.
Bennet, R. G., 80, 141, 168, 335, 338.
Benningsen, R. von., 198.
Benoist, P. V., 331.
Benoist-Berg 331.
Benthem, Jan van., 135—137.
Bentuni s. Bintuni.
Bérard, Auguste., 305, 312, 314.
Bérard, Kap., 305.
Beráu 226, 235.
Beri-Beri 120, 186.
Berkeley-Sund 311.
Berlinhafen 25, 330.
Bernard, Johannes., 178.
Bernardino-Strasse 103.
Bernstein, H. A., 124, 138, 216, 221, 229.
Bertrand, F. E., 329.
Bertrand-Insel [Tarawai] 25, 67, 329.
Berwai [Lainbobo] 332.
Bestoft, De hoek., 151.
Betaff 95.
Betur = Batur [Tuburuása] 106.
Béuw = Boo-Inseln 152.
Bevan, Theodore F., 37.
Bi, Jèf., 315.
Biak s. Wiak.
Biantji 155.
Biara = Neu-Pommern 313.
Bibel 1.
Bienenkorb = Smufui 151, 222.
Bijenkorf = Smufui 222.
Bièr 24.
Bilderdijk, W., 173.
Billiton'sche Beile 122.
Binsi 221.
Bintang s. Pentam 5, 6, 7.
Bintuni [Bentuni] 226.
Bira 110, 235.
Bird, Samuel., 252.
Bischoff, James., 337.
Bishop = Bischoff, James. 12, 337.
Bismarck-Archipel 4, 50, 270.
Bisuri 220.
Bitjaru-Bai 118, 119.
Bitjoli 19.
Blackburne, John., 228.
Black Rocks [Fairway Ledge] 237.
Bladen, F. M., 291.
Blaeu, s. Jansz., Willem., 61.
Blaeu, Joan., 140.
Blanchard-Insel [Doini] 44.
Blanche-Bai 195.
Blankenheym, C. M., 173.
Blankett, J., 252.
Bligh, William., **240—242**, 252, **254—257**, 260, 262, 286, 340.
Bligh-Einfahrt [Bligh's Entrance] 255.
Bligh-Kanal [Bligh's Farewell] 257.
Blois, de., Leutn., 312.
Blommaert, Samuel., 59.
Blosseville, Jules de., 312, 314, 321.
Blosseville-Insel 25, 67, 94, 134, 313, 329.
Blosseville-Insel, Ostküste von Neu-Mecklenburg 132.
Boat Channel 254.
Bobo [Bristow-Insel] 261.
Bobolo = Wuwulu [Matty-Insel] 198.
„Boddam" 276.
Boëach = Lochac 7.
Boelen, David., 200.
Bogengang-[Beaufort-]Spitze 326.
Bogeta [Jabwaia, Leignel-Insel] 269.
Boeseroenshoek 150.
Boezeroens Eilanden = Mios Auri 150.

Bohia, Kap., 46, 84, 338.
Boigu [Talbot-Insel] 262.
Bois-Duval, J. A., 334.
Bokemeyer, Heinrich., 104.
Bol-[Slinger-]Bai 131.
Bolcanes, Los., = Le Maire-Inseln 13.
Bolcanes, Rio., 29.
Bolland, Johannes., 183.
Bomatu [Kap Denis] 269.
Bombay 248, 251, 262, 277, 278, 279, 295, 301. s. auch Madras.
„Bombay" 307.
Bombay-Bank 307.
Bon [Boni] 70, 152, 272, 304, 305.
Bonaparte, Prinz Roland., 89.
„Bonavista" 324.
Bond, Henry., 283.
Bonds-Riff = Bramble Cay 255.
„Bonerate" 174.
Bongi [Bungin], Hoek., = Ukmaré 151.
Boni s. Bon.
Boni Soiné 272.
Bonin-Inseln 22.
Bonnet, Édouard., 274.
Bonpland, Aimé., 330.
Bonpland, Kap., [Djuār] 330.
Bonthain [Bantaeng] 200.
Bonvouloir, Achard de., 267.
Bonvouloir-Inseln 267.
Boo-Inseln 136, 152, 157, 163, 166, 187, 226, 267, 297.
Booby-Insel 212, 241, 302, 307, 308.
Booby Rock 195.
Booby-Riff 308.
Booby Shoal 244.
Booby-Untiefe 301.
Boompjes-Eilanden = Iwēr und Rōrbo 150.
Boompjeshoek 150.
Boot-Riff 302.
Bor, Levinus., 104.
Bora-Bora 311.
Borde, J. B. de la., = Laborde, J. B. de., 23, 208, 209.
Borné, Jacob., 106—107.
Borneo 14, 208, 220, 227.
„Borneo" 221, 222.
Bornholm in der Sélé-Strasse 151.
„Borrowdale" 238.
Borry 105, 113, 116, 117, 118, 120.
Bory de St. Vincent, J. B. G. M., 191.
Boswéri [Poswéri], Kap., 81, 82.
Botan 34.
Botany-Bai 239, 258, 259.
Bottendorp, Jacob., 166.
Bouchage- = Gardenys-Inseln 204.
„Boudeuse" 201—208.
Boudeuse-Inseln [Liot, Ufe, Uwe] 205, 266.
Bougainville, L. A. de., 37, 44, 91, 182, 187, **200—208**, 209, 230, 239, 244, 285, 325, 330, 331, 335.
Bougainville-Berg 313, 330, 331.
Bougainville-Strasse = Kawé-Strasse 99, 206.
Bougainville-Strasse (Salomo-Inseln) 203, 238, 280.
Bouka [Buka] 203.
Bouket, Mont., 331.
Boullé, A, 214.
„Bounty" 240.
Bourbon [Réunion] 214, 303.
Bournand- = St. Jan-Insel 204.
„Boussole" 239.
Boutons = Buttons = Knoopen s. Loh-Loh-Inseln.
Boyle, Barnaby, 249.
Boynes- = Deboynes-Inseln 267.
Boy-tay 110.
Braam, J. van, 87.
Braconier, Josua., 105—106, 112—113.
Bradley Shoals [Candelaria] 245.
„Braeck" 48.
„Brak" 100—101.
Brama-Spitze 331.
Bramble Cay [Masaramker] 255.
Bramble-Kanal 101.
Brandende Berg = Manám 66.
Branders Eiland, 't = Manaswari 146, 150.
Brandes, J., 8.
Braou = Beráu 234, 235.
Brasilien 2.
Breakfast- = Bristow-Insel [Mibu] 261.
Bréauté, Nell de, 203.
Brebes, Kap., = Kasbi oder Sawasār 151.
Brecher-Bai [Broken Water Bay] 329.
Bremer, J. J. G., 318.
Brest 239, 265, 274.
Bretagne 202.
Bretigny = D'Entrecasteaux 264.
Breton, Port., 194, 312.
„Breukelen" 112.
„Bridgewater" 242, 289.
Bristow, Abraham., 203, 296, 300—301.
Bristow-Insel [Bobo] 261.
Bristow-Insel [Mibu, Breakfast-Insel] 261.
Bristow-Insel = Juvenency- und Jurien-Insel 293.
„Britannia" 234, 280—281.
Britannia-Archipel = Le Maire-Inseln 66.
Britannia-[Tenggé-]Bai 234.
Brito, Antonio, de., 13, 14.
Brito, Miguel Rojo, de, 34.

Brito, Simão, de, 18.
Brodie, Kapt., 311
Broken Water Bay [Brecher-Bai] 329.
Brongniart, Ad., 311.
Brooke, Robert., 181—183.
Brown, Samuel., 252.
Brosses, Charles de., 23, 47, 85, 86, 168, 172, 189. s. auch J. Chr. Adelung.
Brotfruchtbaum 240, 254.
Brothers = Albany-Inseln 241.
Brothers [Gäba] 257, 261.
Brouwer, Barend., 125.
Brouwer, Hendrik., 85.
Brown, Robert., 296.
Bruining, P., 323.
Brune, Isack de., 49.
Brunei 14, 227.
Bruno, Sant., 131.
Bruun, Konrad Malte., = Malte-Brun, Conrad., 306.
Bruyn [Bruin], C. de., 144.
Buache, Phil. 21, 24, 25, 26, 335.
Buano 160, 207.
Buano-Strasse 160.
„Buccleugh" s. „Duke of Buccleugh"
Buccleugh-Untiefe 276, 284, 299, 324.
Budd, G. C., 333.
Budd-Insel 333.
Budel [Pedel], Thomas., 104.
Buenaventura, Isla de., = Basilisk-Insel 44.
Buenaventura, Tierra, de., 47.
Buen Bahia 29.
Buen Baya 140.
„Buen Fin" = „Nuestra Señora de Consolacion" 219.
Buen Porto 28, 29.
Buffon, G. L. L. Cte. de., 312.
Bufu = Nufōr 14, 15, 20, 21
Bugi, Kap., = Sansápor 151.
Buka [Bouka] 194, 203, 245, 265, 311, 318.
Buke [Mbuke, Zuckerhut-Insel] 198.
Buktu 312.
Buli 163.
Buller, Kap., 195, 326.
Bultig, Eiland., = Mios Num 149, 332.
Bun [Bur, Pul, Pulu Anna] 199, 276.
Büntgen, Johannes., 191.
Buntunan = Bintuni 226.
Bur [Bun, Pul, Pulu Anna] 199, 276.
Burke-Insel [Suaragi] 256, 257.
Burney, James., 17, 20, 21, 27, 30, 32, 40, 61, 71, 88, 92, 100, 165, 264.
Burning Isle = Ritter-Insel 133.
Burning Isles 172.
Buru 135, 148, 165, 172, 180, 182, 184, 207, 229, 245, 249, 273, 275, 277, 278, 281, 283, 286, 316, 333.
Buru [Turn-again Island] 257, 262.
Buru, Berg., 83.
Buru [Nariki], Kap., 54, 83.
Bury = Beráu 226.
Büsching, A. F., 327.
Büsching-Kap 327.
Bushy-Insel 298.
Bustamente y Guerra, José., 258.
Butler, Thomas., 244, 260, 317.
Buton 73, 165, 172, 220, 245, 249, 281, 286.
Buton-Strasse 165, 182, 183, 283, 292, 294.
Buttons = Boutons = Loh-Loh-Inseln 221, 303.
Buyksloot, Insel., = Hum 151.
Buys, Willem., 107.
„Buys" 181, 185, 186.
Byron-Insel = Sclapiu [Mausolcum-Insel] 197.
Byron, Kap., 196.
Byron, Lord John., 190.
Byron-Strasse 65, 91, 196, 266.

## C.

Cabelwaija 155.
Cabilo-lo = Kabilol 155.
„Çaboia" 9.
Cadiz 258.
Caens-Insel = Anthony Caens-Insel 90.
„Caernarvon" 183—184.
Cagias, Adriaan., 173—174.
Caillié, René., 330.
Caillié, Kap., [Tuatja] 330.
Caimana, La, 13.
Caimans, Les., [Los Caymanes] = Nissan 233.
Cainam s. auch Ceiram und Ceram. 2.
Cairncross-Insel 307, 308.
Cajadlo-lo 155.
Calcutta 237, 275, 276, 279, 280, 281, 286, 293, 294, 296, 301, 307, 310, 324. s. auch Bengalen.
Callander, John., 86.
Callao 31, 35, 36, 37, 209, 258, 311, 316.
Cambawer = Kamboda, 165.
Campbell, John., 86.
Campbell, R., 298—299.
Campbell-Insel [Sapker oder Zapker] 256, 261.
Campbell, Kap., 92.
Campori, Giuseppe., 258.
Camus, A. G., 86.
Canaris = Kanari-Inseln 163.
Candelaria = Bradley Shoals 245.

Cannac-Felsen [Weneina] 326.
Canoe Cay 255.
„Canterbury" 135.
Cany = Fáur [Páur] 106, 118.
Cap-Insel [Mukwa oder Mukwār] 257, 261.
„Cape Packet" 310.
Capota = Kapota 165.
Capul 103.
Caras = Karas 106.
Careri, Giovanni Francisco Gemelli., 35, 215.
Carkek = Kékć 217.
„Carnatic" 276, 283, 284.
Carns, R., 301.
Caron, François., 102.
Carpentaria 53, 101, 181, 237, 240, 286, 289, 306, 308, 318, 338.
Carpentier, Pieter de., 49, 85.
Carpentier-Fluss 158.
Carrión, Juan Pablo de., 30, 31.
Carstensz., Jan., 7, 52, 53, 54, **74—80**, 84, 93, 289.
Carter 260, 262, 263.
Carteret, Philip., 64, 70, 92, **193—200**, 203, 207, 208, 231, 238, 245, 246, 248, 266, 276, 335.
Carteret-Hafen 195, 238, 265, 325, 326, 334.
Carteret-Inseln [Nine Islands, Kilinailau] 233.
Carteret-Spitze 326.
„Cartier" 296.
Carvalhaes, Pedro, de., 7.
Castanheda, Fernão Lopez de., 9, 14, 18, 20, 22.
„Castlereagh" s. „Lord Castlereagh" 301, 324.
Castéra, J., 251.
Castonnet des Fosses 214.
Castro, Fernando de., 35, 39.
Castro, Lope Garcia de., 31.
Catalá, Francisco., 292.
Catalocke = Kataloke 107.
Catharina-Inseln 317.
„Cato" 289.
Cato-Bank 324.
„Cau" 112.
Cavite 230, 318.
Cavo llano 44.
Cawley, John., 187, 188.
Caymana, La., = Luf-[Hermit-Inseln] 25, 29.
Caymana-Inseln = Nissan 64.
Caymanes, Los., [Les Caimans] = Nissan 233.
Cebú 31.
Ceiram = Ceram 2.
Ceiram = Neu-Guinea 26, 49, 77.
Celebes 13, 14, 22, 164, 172, 174, 199, 200, 228, 237, 333.
Celebes-See 242.
Ceram 2, 8, 10, 34, 35, 51, 72, 76, 77, 100, 104, 105, 107, 108, 126, 129, 135, 142, 147, 148, 160, 164, 172, 177, 179, 182, 186, 187, 207, 215, 219, 225, 226, 249, 259, 267, 279, 281, 283, 286, 294, 320.
Ceram Laut-Inseln 8, 81, 103, 105, 106, 112, 122, 186, 320.
Ceram-See 292, 303.
Cerdeña 34.
Cérès, Pointe., 332.
Cerin 25.
Cérisy, Lefébure, de., 327,
Cérisy-Pik 327.
Cermeño, Pedro Bernal de., 37.
Ceylon 298.
Chabrol de Crouzol, Comte., 314.
Chabrol-[Crouzol-]Bai 314.
Chagur = D'Urville-Insel [Kairu] 329.
„Challenger" 211.
Challis Head 44.
Cham 1.
Chastelijn, C., 142, 146, 158.
Chauvet, Kapt., 294.
Chegel 155.
Cheshunt-Bai 253.
„Chesterfield" 259.
Chevry, de., [d'Etchevery] 215.
Chiens-Marins, Baie des., [Sharks-Bai] 303.
Chijs, J. A. van der., 192, 200, 273.
Chile 63, 209, 310, 311, 318.
Chilca 209.
China 4, 126, 181, 183, 187, 208, 227, 228, 229, 234, 236, 242, 248, 251, 259, 276, 277, 278, 283, 291, 292, 293, 295, 296, 297, 298, 301, 302, 324. s. auch Kanton, Macao.
China-Strasse 44.
Chinesen 224, 225.
Chinesisches Meer 208, 228, 237.
Choiseul, Duc de Praslin, C. G. de., 201, 203.
Chordhâdbeh, Ibn., 5.
Choris, Louis., 258.
Chotin, A. G., 59.
Christian 241.
Christian, Fletcher., 241.
Christian-Insel 254.
Christmas-[Weihnachts-]Insel 338.
„Cinq Ports Galley" 158, 159.
„Circenester" 284.
Circular- [Kreis-]Riff 295, 321.
Citters, Resident., 276.
„Claarbeek" 174.
Claarbeek = Klaarbeek [Mios Pi, Njos Amen] 174.
Claes Pietersz-Bucht 64.
Claesz, Aris., 62, 66, 71.

Claesz., Lucas., 121.
Clappus-kust 101.
Clappus-rivier 101.
Clarence, Duke of., 244.
Clarence, Mount., [Table Top-Berg] 253.
Clarence-Archipel 257.
Claret, Comte de Fleurieu, C. P., s. Fleurieu, C. P. Claret, Cte de.
Clarke, William Stanley., 291.
„Clarkson" 296.
„Claudine" 302, 308.
Claudine-Einfahrt 302.
Claudine-Riff 308.
Clayton, S. W., 243.
„Cleen-[Clein-]Amsterdam" 80—85.
„Cleen-[Clein-]Wesel" 80—85.
Clein, Pieter., 137—138.
Clemens VIII., Papst. 36.
Clements, John., 227—228.
Clercq., F. S. A. de., 8, 15, 19, 35, 68, 69, 95, 109, 135, 142, 143, 144, 145, 146, 149, 150, 151, 154, 155, 157, 181, 184, 226, 235, 298, 304, 313, 315.
Clippenburg, Hoek., 151.
Clipperton, John., 159.
„Cochin" 298.
Cockle [Red Cockle] Island 129.
Cocoa-nut Island = Lamasa 195.
Coello, Francisco., 43, 44, 46, 47, 48.
Coen, Jan Pietersz., 42, 56, 60, 71, 73, 85.
„Coeran" 231.
Coertzen, F., 319—320.
Coëtivi, Chevalier de., 217.
Coleman-Fluss 80.
Collingridge, George., 3, 12, 17, 37, 49, 54, 100.
Collins, David., 244, 252, 259, 280.
Colocasia antiquorum 312.
Colom, Arnold., 70.
Colombo 298.
Colster [Coolsteerdt], Willem Joosten van., 76.
„Comber" 137.
Commelyn 174.
Commens, Henry., = Coomans, Arie., 273.
„Commer" [„Comber"] 137, 156—157.
Commerrust = Kommerrust 174.
„Commerrust" 174.
Commerson, Philibert., 205, 207, 216, 285.
Commerson-Inseln [Sae] 205, 231, 285.
Condur = Kondor 6.
Coninck, Dirck de., 142, 147.
„Contractor" 242.
Cook, James., 21, 37, 39, 49, 201, **209—214**, 241, 286, 299, 322, 323.
Cook, Kap., 214.
Cook-Strasse = Torres-Strasse 211.
Cooke, Edward., 164.
Coolsteerdt [Colster], Willem Joosten van., 76.
Coomans, Arie., 207, 250, 273, 278.
Coote, C. H., 53.
Coote, Ch. N., 17.
„Coq de mer" = „Zeehaen" 85.
„Coquille" 66, 311—316, 321, 325, 332.
Coquille-Insel [Bakh] 71, 99.
Cora, Guido., 128.
Cordé 217.
Cordeiro, Bernaldim., 18.
Cordier, L., 305, 334.
Coreal, François., 86.
Cork 281, 285.
Cornabé, Alexander., 184, 242.
Cornelis Witsen-Reede 95.
Cornelis Kinersz-Bucht 67.
Cornelisz., Pieter., 153, 154, 156.
Corner, Cape., = Winkelhaakshoek [Maníburu] 150.
Cornwall, Kap., 289, 309.
Cornwallis-Land 254.
Coroa 20, 21.
Coronation, Fort., 275, 279.
Correa, Gaspar., 10, 16, 20.
Corsali, Andrea., 2.
Cortés, Hernando., 20.
Cos, Simon., 104—105.
„Countess of Harcourt" 318.
Couronne, Ile de la., = Crown-[Kronen-]Insel 327.
Court, J. W., 275, 279.
Courtney, Stephen., 163.
Coutance, Ruault., **292—293**, 325.
Coutance-Insel 293.
Coutance-Riff 293.
„Coutchin" 106.
Couto, Diogo do., 5, 16, 18, 20, 22, 33.
„Coutts" 284.
Coveay, Covejay, Coveghy = Kowiai 112.
Cox, James., 252.
Coxbrootje = Jèf Man 152.
Coyett, Balthazar., 160, 161.
Craandijk, C., 251.
Craay, Jan., 276.
„Crab" 137, 148, 156—157.
Crab, Pieter van der., 109.
Cranssen, Willem Jacob., 294.
Craphoek = Kamumjil 151.
„Creeft" 108.
Crespos, Isla de los., = Schouten-Inseln 13, 24.
Crespos, Los., 24, 28, 29, 30, 189.

Crétin, de., Leutn., 270.
Crétin, Kap., 270.
Crétin-[Tami-]Inseln 270.
Cripps, Kapt., 296.
Croisilles, Kap., 327.
Crouzol-[Chabrol-]Bai 314.
Crown-[Kronen-]Insel 26, 93, 134, 327.
Crown-Insel = Wolo 188.
Crozet 208.
Cuff, Adriaen Jacobsz., 57—58.
Cul de sac de l'Orangerie 201.
Cuma = Suma 15.
Cum-Amba = Kumamba-[Arimoa-]Inseln 176.
„Cumberland" 290.
Cumberland Island = Salawati (Fig. 39) 282.
Cumberland Island = Waigëu 182.
„Cumbrian" 295.
Cunningham, Allen., 306.
Cunningham, R., 326.
Cunningham-Kap 326.
Curl, S. D., 337.
Current Island = Bur, Bun oder Pul 199.
Cuvier, George., 273.
Cyclades, Les Grandes., = Neu-Hebriden 37, 201.
Cyclopen-Gebirge 95, 206, 313, 330, 331.


## D.


D'Ablaing van Giessenburg, W. J., 109.
D'Ablancourt, Frémont., 47, 125, 212.
D'Abreu, Antonio., 9—12.
Dadi 152.
Dafónsero 95.
D'Albuquerque, Affonso., 9.
Dallmann, E., 301.
Dallmann, Kap., 67.
Dalrymple, Alexander., 7, 32, 39, 40, 52, 61, 63, 87, 111, 116, 141, 149, 150, 184, 187, 189, 195, 196, 201, 210, 211, 217, 219, 222, 224, 228, 229, 230, 231, 246, 248, 249, 252, 260, 335, 338, 339.
Dalrymple-Insel [Damud oder Damut] 256.
Dalrymple, Port., 293.
Damar (Südwest-Inseln) 104.
Damar bei Halmahera 166, 186, 237.
Dampier, William., 64, 70, 94, 126, **127—135**, 138, 139, 141, 142, **158—162**, **163—165**, 172, 189, 194, 195, 199, 205, 232, 317, 320, 326, 327.
Dampier-Insel [Krakar] 26, 134, 281, 328.
Dampier-Inseln = Hibernische Inseln 132.
Dampier-Kap 327.
Dampier-Strasse bei Neu-Guinea 93, 134, 270, 293, 299, 327.
Dampier-[Gaman-]Strasse 15, 70, 97, 129, 135, 146, 188, 229, 252, 281.
Damud oder Damut [Dalrymple-Insel] 256.
Danckelman, Frhr. A. von., 321.
Danger Island = Ajawi [Mios Kairu] 281.
Danger Shoal 281.
Dänisches Schiff 284.
Danneil, Curt., 131, 205, 230, 232, 244.
Danvers, Freder. Ch., 14.
D'Anville, J. B. Bourquignon., 3.
D'Anville-Insel = Èrub.
Daphne = Visscher-Insel bei Kap Mabo 153.
Dapit [Mon-Mon] 81.
Daram-Inseln 72, 105, 106, 135.
Darnley-Inseln [Èrub] 255, 256, 260, 261, 262, 263.
Datan 279.
Dauan oder Tauan [Mount Cornwallis] 257, 261.
Dauār 287.
Dauila [Dawila, Goodenough-Insel] 269.
D'Auribeau, D'Herminy., 264, 273, 274.
Dawila s. Dauila.
Dawson, Samuel Edward, 30.
Dawson-Strasse 269.
Dé-Inseln [Jèf Dé, Popa] 157.
Debana-Spitze 44.
Debelle, Kap., [Namaripa] 84.
Deblois, Leutn., 314.
Deblois-Insel 25, 26, 94, 313, 329.
Deboynes-Insel [Pana Èt, Pannaet] 267.
Deboynes-[Boynes-]Inseln 267.
Decaen, Ch. Math. Isidore de., 290, 291.
Deceit, Island of., = Fanelten 159.
Deception-Insel 291.
Dedel [D'Edel], Cornelis., 57, **71—72**, 73.
Deene- = Déni-Inseln 163.
Delani 44.
Delfziel oder Delfzijl = Kasim 152.
Délivrance-Insel 262.
Délivrance-Insel = Owa Raha und Owa Riki 244.
Délivrance, Kap., 203, 239, 267, 295, 325.
Dell 260, 261.
Demoa = Insu Moār 171.
Demu, Kap., 163.
Denham, H. M., 301, 302.
Déni-Inseln 153, 154, 163.
Denis, Kap., [Bomatu] 269.
Dennison, Kapt., 294.
D'Entrecasteaux, Antoine Joseph Bruni Raymond., 93, 141, 191, 197, 199, 202, 203, **236—237**, 247, **264—274**, 275, 295, 305, 310, 325.
D'Entrecasteaux-Inseln 268.
D'Entrecasteaux-Riffe 269.

Denucé, Jean., 337
Der Schelling = Terschelling [Mōr-Inseln] 149.
Derwent-Fluss [Rivière du Nord] 275.
Descalante = Escalante, Alvarado Garcia d'., 20, 22.
Desceliers, Pierre., 17, 212, 338.
Deschamps 272.
Deschamps, Kap., 272.
Deschamps, Pik., [Nord-Sohn, Likuruanga] 272.
„Descubierta" 257.
Deslacs, Charles François Hyppolite., 270.
Deslacs-Insel [Witu] 270, 271.
Desvalebetuezar 45.
Dewar, James, 183—184.
Dewara (Muschelgeld) 313.
Diama 267.
„Diamant" 112.
Diceras-Berg [Tamrau] 333.
„Dick" 308.
Didymus-Insel 44.
Diemen, Antonio van., 48, 50, 80, 81, 85, 104.
Dietert-Berg 196.
Digul 54, 93.
Dijk, L. C. D. van., 42, 53, 54, 56, 57, 72, 73, 74, 77, 83, 102, 103, 181.
Dillon, Peter., 240.
Dilly 303.
Dimba = Warèni [Wainami] 145.
Dimouka-Spitze 331.
Dingen 270.
Dioubaba = Baba 317.
Dirck de Vries-Bai 74.
Dircksz., Augustijn., 118, **120—121**, 322.
Dircksz., Jan., 63.
Dircksz., Koen., 63.
Direction-Insel 241.
Disappointment-Bai = Mayao-Bucht 200.
Disappointment, Island of., = Pegun 159.
Dissel, J. S. A. van., 84, 226.
Djamna s. Jamna.
Djan [Ndjan] 270.
Djaule [Sandwich-Insel] 196, 265, 272.
Djamaludin 181.
Djauri, Mios., [Mios Auri] 151, 153, 175, 177, 222.
Djenggi 5.
Djèrif [Fowl-Insel] 229, 292.
Djĕronga [Hasil] 217.
Dju [Ju] 99.
Djuār [Kap Bonpland] 330.
Djumat 122. s. auch Joumat 117.
Dobu [Goulvain-Insel] 269.
Dodt van Flensburg, J. J., 73.
Doif-Inseln [Jèf Doif] 100, 174.
Doini s. Blanchard-Insel.
„Dolphin" 193.
Dom 124, 138, 151, 177 s. auch Sorong.
Don Manuel Flores-Insel 293.
„Dona Carmelita" 324.
Doodkist 149.
Doodslagers-rivier 55, 76, 84.
„Doradus" 157.
Doré 222, 223, 224, 225, 249, 276, 277, 279, 280, 321, 334.
Doré-Bai 146, 154, 175, 222, 223, 226, 259, 275, 277, 278, 279, 286, 316, 332.
Doré Hum-Bai 130, 151, 225.
Doré, Kap., 151.
Dorin, Joseph., 242.
Dorre Eylanden = Jen-Inseln 152.
„Dorsetshire" 296.
Dorst, van., = Dortsman, A., 104.
Dortsman, Adriaan., 51, **103, 104**.
Double-Insel 241, 288.
Douin = Onin 105.
Dourado, Fernão Vaz., 12, 13, 29, 337.
„Dourga" 322—323.
Dourga-Fluss = Prinses Marianne-Strasse [Muli] 322.
Dove-Insel [Utu] 261.
Dover-Inseln 247.
Dowaura, Kap., 195, 313.
Downs 190, 214.
Doyopodo = Doipodo 297.
Dozy, C. M., 88.
Drake, Sir Francis., 59.
Driesje 178.
Drimpelhoek = Kap Doré 151.
Drooge bocht 49, 79.
Drummond, Charles., 283—284.
Duarti = Isla de Arti = Insu Moār 13.
Duau [Normanby-Insel] 268.
„Duchess" = „Dutchess" 163—165.
„Duchess of Clarence" 275, 277, 278, 279.
Ducie-Fluss 121.
Duclesmeur, Chevalier., 208.
Duclos-Insel [Latao] 203.
Dudemaine, E. J. G. Girard., 330.
Dudemaine-Insel [Tumléo] 330.
Dufaure-Insel [Mugula] 44.
Dufief 59.
„Duke" 163—165.
„Duke of Buccleugh" 276, 283—284.
„Duke of Clarence" 275, 279.
„Duke of Montrose" 242.
Duke of Portland- [Portland-]Inseln 92, 197, 247, 266, 281.

Duke of York-Insel[n] [Neu-Lauenburg] 195, 196, 246, 247, 281, 285, 313, 334.
Dulaurier, Édouard., 8, 31.
Duluna-Spitze [Kap Pierson, Babaelinai] 268.
Dumarulug 310.
Dumas, J. M., 121.
Dumérite [Mérite] 270.
Dumont d'Urville, J. S. C., 23, 84, 94, 144, 191, 192, 203, 206, 215, 275, 293, 309, 310, 311, 312, 313, 314, **324—334.**
Dungeness-Insel [Giaka, Jeaka] 256, 261.
Dungeness-Riff 256.
Duperré, V. G. Baron., 327.
Duperré-Kap 327.
Duperrey, L. I., 66, 191, 203, 258, 281, 294, 303, 304, 305, **310—316**, 321, 324, 329, 331.
Duperrey-Inseln = Insu Moār und Insu Manai 331.
Dupont de Nemours 214, 215.
Du Portail, La Motte., 271.
Duportail-Insel [Lólobau, Basulasula] 271, 272.
„Durance" = „Espérance" 264.
Durand, Kapt., 301, 324.
Düring 180.
Duro, C. Fernandez., s. Fernandez Duro, C., 31.
Durour-Insel [Aua, Hūn] 27, 198, 266, 317.
D'Urville-Insel [Kairu] 25, 67, 94, 313, 329.
D'Urville, Kap., 332.
Dussen, Adriaen van der., 58.
„Dutchess" 163—165.
Duvel, Gerard Hendrik., 178—179.
Duwes, James., = James Dewar 184.
Duyfhen Point 54.
„Duyfken" 51—57, 77.
Duyfkens-Eylant 54.
Duyfkens-Riff 55.
Dwaelhoek 151.
Dwars in den weg = Náu 149.
Dysenterie 272, 273, 333.

## E.

Earl, George Windsor., 253, 318, 321, 322.
„Earl of Holderness" 181—183, 186.
„Earl of Mansfield" 228, 229, 340.
Eastabrooke, John., 236.
Eastern Fields 287, 290, 299, 302, 308, 309, 324.
Eaux troubles, Anse des., = Brecher-Bai 329.
Ebeling, C. D., 220.
Ebola, Kap., 267.
Échiquier-Inseln [Ninigo] 25, 27, 205, 230, 266.
Eckebrecht, Phil., 79.
Edkins, Joseph., 4.
Edugor [Nepean-Insel] 256
Edward Augustus, Duke of York and Albany 210.
Edward-Fluss 80.
Edwards, Edward., **253—254**, 255, 340.
Eeg, C., 319—320.
Een, Pulu., = Mètjé [Uranie-Insel] 221.
„Eendracht" 50—71, 73.
Èf Bé [Jèf Bé] 226.
Èf Kèsem s. Sagewin.
Èf Man [Jèf Man] 147.
Èf Nowau 221.
Egano Pagan [Pagan] 102.
Egli, J. J., 340.
Egmond 59.
Egmond-Insel 285.
Ehrmann, T. F., 248.
Eickstedt, von., 319.
Eisen 225.
Eka 72.
Ekenholm, J., 279.
Elephant [Olifant] 149.
„Elisabeth" 318.
„Elizabeth" 186, 228, 234.
Elizabeth-[Elisabeth-]Insel, [Alim] 300.
Elizabeth-Riff 308.
Elk, Pieter van., 148.
Ellis, A. G., 251.
Elpapa [Jelpāp] 151.
Embaidora, La., 44.
„Emeloort" 107, 108.
Emeloorts-Bai = Patipi-Bai 110.
„Emily" 310.
Emirau [Squally- oder Keruë-Insel] 131, 317.
„Endeavour" 210—214, 248—251.
Endeavour-Strasse 17, 211, 212, 238, 239, 241, 252, 289, 296, 298, 307, 309.
Endeh 7.
Engane = Mios Wār 150.
England 186, 190, 192, 227, 237, 245, 252, 254, 262, 287, 290, 291, 306.
Engländer 126—135, 185, 186, 191, 192, 193, 208, 220, 278, 279, 280, 297, 321, 336.
England's Island = Sop 188.
English Cove [Port Breton] 194, 245, 312.
English Point = Kap Séle 249.
Enkhuizen (Geelvink-Bai) 150.
Enluru = Neu-Mecklenburg 311.
Erdbeben 153, s. auch Seebeben.
Erdbrink, P. F. van der Velde., 199.
Eredia, Manuel Godinho de, 7.
Ermitanos, Los., = Hermit-Inseln [Luf] 230, 231.
Ernst, Frans., 135—137.

Èromanga 258.
Erropang = Waropèn 145.
Èrub [Darnley-Insel] 255, 260, 261.
Eruption-Insel = St. Aignan 295.
Escalante, Alvarado Garcia de., 20, 22, 23.
„Espérance" 264—273.
Espinosa y Tello, Josef., 219, 230, 232, 244, 258, 285, 292.
Espiritu Santo 37, 38, 39, 40, 54, 102, 103, 201.
Esquivel, Juan de., 42.
Essington, Port., 318.
Este, Willem Adriaan van., 242.
Etcheverry, d'., [de Chevry] 215.
„Étoile" 200—208.
„Étoile du Matin" 215.
Eugynia 36.
Eunaro [Euna] 45.
„Europa" 173.
Evans 301.
Eye, Pulo., = Ai 227.
Eyriès, J. B. B., 87, 248, 330.
Eyriès-Berge [Hartmann-Berg] 330.

## F.

Fadān [Podéna] 331.
Faed-Inseln = Fead-Inseln [Nuguria] 321.
Fafag-Bai = Fofak-Bai 313.
Fafak- [Fofak-]Bai 221, 313.
Fairway Ledge [Black Rocks] 237.
Falcon-Insel = Packe-Insel 310.
Falkland-Inseln 201, 306, 311.
False Cape = Kap Valsch 212.
Falso, Kap., = Kap Valsch 49.
Fam-Inseln [Jèf Fam] 99, 100, 129, 339.
Fanelten (Mápia-Inseln) 159.
Fao = Fau 297.
Fardatte = Vordate 263.
Faria y Sousa, Manuel de., 20.
Farquharson, John., 284.
Farrer, Henry., 236.
Fataga [Pataga] 117, 118, 122, 123, 139, 152.
Fau 137, 297.
Fáur [Páur] 106, 128.
Fead- [Abgarris-Inseln, Nuguria] 309, 320.
„Félice" 237—238.
Felicia proper = Balambangan 220.
Fergusson-Insel [Moratau] 269.
Fernández de Navarrete, M., 15, 18.
Fernández Duro, Cesareo., 31, 35.
Feuerland [Patagonien] 13, 59, 240.
Figueroa, Christoval Suarez de., 35, 48.
„Filipino" 285.
Filongan 297.
Filtz, Volontär., 271.
Filtz-Insel [Tawitangora] 271.
Finistère, Montagnes du., = Finisterre-Gebirge 327.
Finisterre-Gebirge 327.
Finsch, Otto., 26, 66, 281, 313, 329, 330.
Fire Island = Cap-Insel [Mukwār] 261.
Fischer, Chr. A., 258.
Fischer-Insel = Visscher-Insel 129, 153, 259, 292.
Fischer-Insel [Visscher-Eiland, Simberi] 91, 131, 232, 233, 316.
Fitz-Insel = Filtz-Insel 271.
Flaggenhissungen 24, 195, 257, 259, 261, 308, 318.
Vledermaus-[Vleermuis-]Insel [Habe, Habéke] 47, 78, 101, 212, 213, 239, 289.
Fledermausklippen 119, 339.
Fleurieu, C. P. Claret Comte de., 141, 142, 190, 201, 203, 208, 211, 230, 238, 239.
Flinders, Matthew., 52, 54, 85, 211, **255**, 257, 259, 260, 262, 275, **286—291**, 296, 340.
Flinders-Passage 254.
Floggof = Sagof 163.
„Florentia" 333.
Florentia-Insel = Budd-Insel 333.
Flores 7, 10, 254, 283.
Flores-See 292.
Flores-Strasse 283, 284.
Fofak-[Fafak-]Bai 221, 313, 314, 316.
Fogaça, João., 22.
Foija = Foja 297.
Forestier, Jean François., 270.
Forestier-Insel [Mundua] 270.
Formosa 102, 103.
Forrest, Austen., 27, **293—295**.
Forrest, Thomas., 10, 187, 217, **219—227**, 234, 249, 251, 275, 303, 339.
Forrest, Kap., 303.
Forster, Georg., 208.
Forster, J. R., 187, 201, 215, 219, 253.
Fort Angké 274.
Fort Barneveld 58, 161.
Fort Coronation 275, 279.
Fort Marlborough 182, 227, 249, 278, 339.
Fort Tangerang 274.
Fort Victoria 278.
Fort Zeelandia 102.
Foulkes, John Davy., 242.
Foul Point = Kap Spencer [Kap Sorong]
Four, Ile du., = Horno-Insel 232.
Fournereau, Lucien., 12.
Fowell, Newton., 244.

Fowl-Insel [Djèrif] 229, 292.
Fowler, Robert., 289.
„Fox" 228.
Fradin, J., 321.
Français, Détroit des., 217.
Français, Passage des., = Kawé-Strasse [Bougainville-Strasse] 206.
Française, Baie., = Berkeley-Sund 306, 311.
Françaises, Iles., = Französische [French-]Inseln 270.
Franklin, Benjamin., 328.
Franklin-Bucht 328.
Frankreich 190, 191, 192, 201, 208, 209, 236, 262, 273, 325.
Franzosen 192, 193, 275, 336.
Französische [French-]Inseln 93, 270.
Fraser, Hugh., 228.
Fraser, William., 229.
Frederik Hendrik-Insel = Prins Frederik Hendrik-Insel.
Freewill, Joseph., 199.
Freewill-Insel = Pegun 199.
Freewill-Inseln = Mapia-Inseln 199, 238, 325.
Fréminville, de., 264.
French- [Französische] Inseln 270.
Frères = Mandené und Swandei 332.
Fresco, Cabo., 47.
Freshwater Bay [Sipatnanam] 128.
Freshwater River 128.
Freycinet, Kap., 152.
Freycinet, Louis C. Désaulses de., 19, 191, 217, 292, **302—306**, 311.
„Friendship" 238, 239, 284, 285—286.
Friendship's Passage 286.
Fries, Maerten Gerritsz., = Vries, Maerten Gerritsz., 102—103.
Fruin, Robert, 109.
Fudi, Nusa = Nusa Fugi.
Fuego, Terra de., = Feuerland 13.
Fugi-Insel [Nusa Fugi] 112.
Funnel, William., **158—161**, 187.
Futuna 63.

## G.

Ga, Mios., [Kommerrust, Njos Matop] 100, 174.
Gäba [Gabba, Brothers] 257, 261.
Gabert, P. A., 303.
Gabert-Insel 303.
Gaeff, Claes, 51.
Gaetan, Juan., = Gaytan, Juan., 22, 27.
Gag 137, 163, 166, 174, 206, 217, 220, 226, 333.
Gagi = Gag.
Gagy = Gag 163, 297.
Gaigainua Geti-Geti 44.
Gaimard, J. P., 128, 303, 304, 305, 306, 334.
Gaimard-Insel 303.
Galapy 187.
Galela 174.
Galewo 178.
Galewo-[Sélé-]Strasse 129, 130, 142, 147, 152, 160, 187, 188, 267.
Gallega, La., 23.
Gallego, Hernan., 22, 32.
Gallina, La., = Djèrif 292.
Galvão, Antonio., 10, 11, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 57.
Gaman-[Dampier-]Strasse 15, 70, 97, 129, 135, 147, 152, 162, 166, 172, 184, 188, 192, 229, 236, 259, 276, 281, 284, 286, 291, 292, 293, 294, 299, 307, 310, 320.
Gamme = Gaman 162.
Gané di dalam 16, 180.
Ganges 292.
„Ganges" 291.
„Gapingh" 103, 104.
Garça = Makian 14, 16.
Garcia = Hasil 217.
Gardeney, Garde Neys = Gardenijs-Insel 91.
Gardenijs, Arent., 91.
Gardenijs-Insel 64, 91, 131, 132, 204, 232, 316.
„Garnaal" 185.
„Garnael" 108.
Gardner-Inseln [Napakur] 25, 65, 91, 171, 204, 232, 233, 316.
Garnot, P., 311.
Garnot-Insel 25, 26, 67, 94, 313, 329.
Gasa 16.
Gaspar de San Augustin, Fray., 30.
Gaspar Rico 26, 29.
Gaspar-Strasse 228.
Gaudichaud, Ch., 303, 305.
Gaudichaud-Insel 303.
Gauttier-Gebirge 331.
Gavanon 220.
„Gazelle" 197, 271.
Gazelle-Halbinsel 272.
Gazelle-Kanal 196.
Gazelle, Kap., [Wuata] 195.
Gaytan, Juan., 22, 27.
Gea-Gea = Glasgow-Hafen 338.
G'bagebag [Wagwag, Rich-Insel] 94, 134, 281.
Gébé 15, 35, 71, 105, 135, 137, 148, 152, 162, 163, 166, 173, 178, 179, 182, 183, 215, 216, 217, 218, 224, 225, 226, 250, 277, 297, 303, 317, 333.
Gebroeders [Vier Gebroeders] 150.

Gebroken Eilanden 152.
Gebroken Eylandt, 't., = Rōn 150.
Gebroke[n] Hoek = Kap Sel Pelé 152.
Gebroken Hoek 99, 139, 147, 148.
Geby = Gébé 163.
Geel, Pieter., 144.
Geelvink, Joan., 139.
„Geelvink" 139—148, 154, 156.
Geelvink-Bai 15, 21, 126, 140, 141, 142, 145, 146, 149, 177, 189, 222, 224, 225, 249, 259, 267, 272, 275, 278, 298, 313, 316, 332, 335.
Geelvink-Bai, Kleine., [Sáu Béba] 142, 146, 151, 332.
Geelvink, Kap., 144, 332.
Geelvinks Baay = Geelvink-Bai, Kleine., 146.
Geelvinks Baay, Oosthock van de., 144, 151, 332.
Geelvinks Oosthoek 144, 146, 149, 332.
Gelcich, Eug., 31.
Geleynsz., Willem., 107.
Gelles [Gueles] = Mápia-Inseln 20, 22.
Gelvires, Cala de., 44.
Gemby = Gébé 317.
Gemi = Gaman 152.
Gĕnofo [Gnowo] 53, 82.
Gente Blanca = Islas de Hombres blancos = Matty- und Durour-Insel 29.
Gentil de la Galaisière, G. H. J. le., = Le Gentil 215.
George III. 195, 212, 257.
Germania-Huk [Háharu] 330.
Gerrit de Nijs = Gardenijs 91.
Gerrit Denis = Gardenijs 91.
Gerritsz., Dirck., 58.
Gerritsz., Hessel., 38, 55, 63.
Gesellschafts-Inseln 240, 311.
Gèsir [Gisser] 234.
Gètulai [Pole-Insel] 256.
Gewürznelken 1, 5, 10, 18, 78, 126, 135, 137, 142, 161, 173, 175, 178, 179, 182, 183, 184, 185, 186, 192, 214—218, 219, 220, 242, 278.
Geyn, Jacob van., 142, 152—156.
Gezusters, Drie., = Pono Kabai-Inseln 149, 332.
Giaka [Dungeness-Insel] 256.
Gicquel, Pierre Guillaume., 271.
Gicquel-„Insel" 271.
Giesen, Gerrit Jacobsz. van., 146.
Gijsbertsz., Jan., 122, 123.
Gijsels, Aert., 72.
Gilbert-Insel [Walīs] 25, 68.
Gillet, Kapt., 324.
Gilolo-Passage 164, 302, 310, 316, 320.
Gīn, Mios., [Njos Mōn ketjil, Vlaming] 174.
Ginmanimon [Quoy-Insel] 71, 302, 303.
Gipps-[Nord-]Insel [Naraga] 270.
Gisser [Gésir] 234.
Gitti-Gitti [Gor-Gor] 119.
Glasgow-Hafen [Nobonoka, Gea-Gea] 45, 338.
„Glatton" 227—228, 283.
Glazemaker, J. H., 104.
Gloucester-[Below-]Berg 134.
Gloucester, Kap., 134, 270.
Gnowo [Gĕnofo] 53, 82.
Goa 38.
Gobubu 45.
Godinho de Eredia, Manuel., 7, 52.
God's Mercy 263.
Goeije, M. J. de., 5.
„Goelang" 112.
Goes, Damião de., 10.
Gof ketjil 221.
Golau = Nord-Sohn.
Gold 5, 7, 13, 14, 18, 33, 34, 47, 52, 59, 63, 78, 167, 177, 179, 218.
Goldland 5, 7, 76.
Goldinseln 167.
Goldman, Jhr. W. C. F., 298.
Goldsmid's Island = Asia-Inseln 295.
Golowa- = Galewo-[Sélé-]Strasse 225.
Goltstein, W. Baron van., 274.
Gomes de Queria = Gomes de Sequeira 16.
Gomes de Sequeira 14, 16—17.
Gommersdorp, Frederick 105—106.
Gomumu 229, 249, 339.
Gongs [„chinesische Glocken"] 47, 51.
Gonzal, Jean Etienne., 180—181, 185.
Gonzales de Barcia, Andrés., 33.
Gonzales de Sequeira, Ruy., 33.
Good, Peter., 288.
Good-Insel [Palilug] 288, 302, 307.
Goodenough-Insel [Dawila] 269.
Goodman-Insel [Nuguria] 321.
Goos, Pieter., 87, 92.
Goosen 120.
Gopi 221.
Goram 105, 106, 107, 108, 116, 117, 122, 128.
Goras 110.
Gordon, George., 37.
Gorgona, Insel., 159.
Gor-Gor [Gitti-Gitti] 119.
Goudswaard, A., 298.
Götze, F., 52.
Goulvain-Insel [Dobu] 269.
Gourdon, Kap., 9, 90, 328.
Governor Farquhar-Gruppe 308.
Gower-Hafen [Kambotorosch] 194, 195, 245, 280, 312, 326. s. auch Abataros.

Graaff, Isaac de., 83, 116, 121, 142, 143, 146.
Graaff, Jurriaen de., 120.
Gracieuses, Iles., [Liebliche Inseln, Molus] 327.
Gradifu = Anggradifu 177.
Graebner, Fritz., 89, 311, 312.
Gramoa = Arimoa 171.
Granado, Francisco., 18.
Grandes Cyclades = Neu-Hebriden 201.
Grandprès, L. M. J. O'Hier de., 218.
Granit 289.
Grant, Charles., 218.
Grãos, Ilhas dos., 14, 15.
Graos, Isla., 15.
Great Bay = Geelvink-Bai 141.
Great Providence = Aifondi [Mios Korwār] 130.
Green Island = Latao 194, 203.
Gregory, Aug. Hendrik., 184.
Gregory, F. A. A., 227.
Greppi, Emanuele., 259.
Gressien, V. A., 329.
Gressien-Insel 329.
„Greyhound" 294.
Gric = Kri 229.
Grijalva, Hernando de., 15, **20—22**, 92.
Grijalva, Juan de., 23.
Grimes, Kapt., 320.
Grissé [Grèsik] 10, 57.
Groene Boompjes Hoek = Kap Oranswari 150.
Groene Eylandt, 't., = Mios Auri [Jauri] 151.
Groeneveldt, W. P., 5.
Groote Imbocht, De., = Geelvink-Bai 149.
Gross-Banda [Lonthor] 107.
Gross-Britannien 228, 318.
Grosse Bucht = Geelvink-Bai 146.
Gross-Kei [Nuhujut] 106, 121.
Gross-Obi = Obi Ra [Obi Major].
Gross-Tawali [Kasiruta] 217, 220.
„Grosvenor" 187.
Grosvenor-Bank 187, 301, 324.
Grosvenor Shoal 187.
„Gros-Ventre" = „Espérance" 264.
Grottes, Cap des., 305.
Grüne Inseln 63, 89, 233, 245 s. Pinepil, Nissan.
Grynaeus, Simon., 6, 7
Guam 31, 164, 233, 306.
Guap 67, 329.
Guayamellin = Wajameli 19.
Gueles [Gelles] = Mápia-Inseln 20, 22.
Guérin, N. F. de., 305.
Guérin, Kap., [Wariai] 305.
Guerreira, Fernão., 42.
Guignes, Ch. L. J. de., 4.
Guilbert, P. E., 329.
Guilbert-Insel [Walīs] 329.
Gulamanis 249.
„Gulden Haringh" 104.
Gumutu = Mutu [Tomaku, Temaguju] 162.
Gunkel, Hermann., 1.
Gunung Api (Banda-Inseln) 66.
Gunung Api (nördlich von Wetar) 10, 127, 284.
Gunung Api = Gnowo [Gĕnofo] 53, 82, 84, 158.
Guppy, H. B., 31.
Gynaecopolis 36.
Gynia nova [Viraginia] 36.

## H.

Haak, David, 125.
Haarlem-Inseln 150.
Haay de Vu = Anggradifu 177.
Habéke [Habé, Fledermaus-Insel] 78, 212 s. auch Bartholomaeus- und Vleermuis-Insel.
Habsy 226.
Haddon, A. C., 17.
Haga, A., 15, 56, 58, 72, 73, 84, 103, 104, 125, 129, 139, 142, 144, 145, 146, 147, 148, 157, 159, 161, 162, 171, 173, 177, 180, 181, 182, 184, 185, 186, 187, 193, 215, 219, 220, 227, 242, 243, 248, 250, 275, 276, 278, 279, 295, 297, 298.
Hagen, Steven van der., 51, 53, 57, 72.
Háharu [Germania-Huk] 330.
Haime 20.
Haïngsisi 251.
Hakluyt, Richard., 29.
Halfway-Insel 288, 290, 308.
Hale, Joseph., [Mercurius Britannicus] 36.
Halmahera 12, 13, 14, 15, 19, 20, 25, 70, 71, 99, 105, 124, 135, 136, 137, 139, 148, 155, 156, 163, 164, 166, 172, 173, 174, 180, 186, 217, 218, 226, 228, 243, 258, 280, 284, 286, 297, 303, 333, 339.
Hambly, William., 228—229.
Hamey 18, 19, 20.
Hamilton, Alexander., 307.
Hamilton, George., 252.
Hammer, K. L., 134.
Hammer-Insel [Ile aux Marteaux] = Lambóm 203, 312.
Hammock-Insel = Balut Masila 248.
Hammond-Insel [Keriri] 254, 288.
Hamy, E. T., 10, 12, 14, 16, 21, 24, 25, 26, 29, 40, 43, 46, 47, 92, 210, 267.
Hansa-Bucht 328.
Hanson, Kapt., 292.
Hantara 139.

Hantzsch, Viktor., 15.
Haraforas 3, 224, 330 s. auch Araforas, Alfuren.
Haraton 4.
„Haringh" 74, 104.
Harmand, Jules., 6.
Harmansz., Laurens., 279—280.
Harmansz., Wolfert., 51, 57, 110.
„Harrier" 294.
Harris, John., 86.
Harris, John W., 243.
Harrison, Kapt., 308.
Hartmann-Berg [Eyriès-Berge] 330.
Haruku 182.
„Hasewint" 105—106., s. auch „Hazewint".
Hasil [Djĕronga] 217, 237.
Haskett = Ascott 262.
Hassel, G., 334.
„Hastings" 228.
Hatuaina 44.
Hatuwe 104.
Hâvre 306.
„Hâvre de Grâce" [„Marquis"] 163—165.
Hawke, Edward., 210.
Hawkesbury, John., 17, 41, 64, 92, 133, 193, 194, 195, 196, 197, 208, 211.
Hawkesbury-Insel [Wara] 254.
Hawkins, Richard., 59.
Hay, James., 276.
Hayes, John., 259, **274—276**, 277.
Hayrick-[Heuschober-]Insel 300.
„Hazewint" 74. s. auch „Hasewint".
Healey, John., 36.
Heath-Insel [Ledanseur-Insel, Kakolan] 272.
Heath-Insel [Rogea, Logea] 44.
Heather 317.
Heawood, Edward., 17.
Héclars-Insel 303.
„Heemskerck" 85—100.
Heemskerck, Cornelis van., 57.
Heemskerck, Jacob van., 56, 57.
Heeres, J. E., 7, 49, 50, 52, 53, 54, 56, 58, 72, 74, 76, 80, 81, 86, 87, 88, 89, 91, 92, 93, 95, 97, 100, 101, 102, 103, 104, 115, 158, 181, 289.
Heijtman, Jurriaen., 147.
Hein-Insel [Rocky Isle] 134.
Helder 318.
„Helen" 199, 276.
Helen-Riff 199, 276, 291, 292, 296.
Hemert, A. J. Lengevelt van., 275.
Hemmekam, François Bartholomeus., 218—219, 220.
Hemmans, Kapt., 308.
Hemmen, Jan van der., 179.
Henriques, Garcia., 13, 14.
Henry, Kap., 267.
Henry Reid-Bai 133.
Héra 150.
„Hercules" 320.
Hering, Kapt. Leutn. 246.
Hermit-[Luf-]Inseln 25, 230, 231, 266.
Hermosa, Cabo., 29.
Heron-[Hummock-]Insel = Koi 259, 283.
Herrera, Antonio de., 18, 20, 22, 23, 27, 29, 90.
Hertsman, 125, 242—243.
Hervey-Inseln 240.
Herwerden, J. H. Hondius van., 41.
„Hesper" 298.
Hesper-Riff = Buccleugh-Untiefe 299.
Heuschober-[Hayrick-]Insel 300.
Heuveltjes Eylandt, 't., = Aifondi [Mios Korwār] 149.
Hexham, Henry., 53.
Heyning, J. D., 151, 175.
Hiairé 150.
„Hibernia" 295—296.
Hibernian Range 296.
Hibernia-Untiefe 296.
Hibernische Inseln = Hibernian Range.
Hiersemann, Karl W., 201.
High-Insel 300.
High Peak Island = Tanah Djampeja 234.
Hill 263, 264.
Hille, J. W. van., 15, 35, 53, 81, 84, 99, 106, 109, 110, 118, 124, 151, 152, 154, 235, 251, 298, 338.
Hinter-Indien 1.
Hiobie = Jobi 144.
Hitu 105.
Hobart 333.
„Hobois" 135.
Hockin, John Peareste., 236, 248, 249, 251, 252, 278.
Hoen, Simon Jansz., 58.
Hoffnung, Bucht der Guten., = Riebeck-Bucht 93.
Hoffnung, Kap der Guten., (Afrika) 47, 58, 89, 236, 240, 265.
Hoffnung, Kap der Guten., (Neu-Guinea) 70, 89, 97, 130, 151, 177, 182, 183, 184, 222, 226, 266, 267, 277, 282, 313, 316, 317, 319, 332, 333.
Hofman, Coenraed Frederik., 137.
Hogan, Michael., 281—283.
Hogar = Ugar [Stephens-Insel] 261.
Hog-Insel = Raäs 309, 340.
Hohondabo = Ontong Java 233.
„Holderness" = „Earl of Holderness" 181—183.
Holland 125, 138, 273. s. auch Niederlande.
Holländer 280. s. auch Niederländer.
Holmes, William., 234.

Hombres blancos, Islas de., = Matty- und Durour-Insel 13, 27. s. auch Gente blanca.
Hombron, J. B., 215.
Homem, Diogo., 15.
Hondius, Henricus., 32.
Hondius, Jodocus., 29, 49, 63.
Hongifahrten 175, 218.
Honin = Onin 235.
Hony = Onin 152.
Hood, Kap., 253.
Hoog Eylandt = Mios Mansār 152.
Hooge Eylandt in Zee, 't., = Supiori 149.
Hooge Hoeck = Kap Dallmann 67.
Hooge Hoek = Kap Menonket 152.
Hooge Noordhoek = Kap Freycinet 152.
Hooghe Bergh = Lesson-Insel 67.
Hoog Land = Nufōr 140.
Hoog Land in Zee, 't., = Nufōr 146, 149.
Hooke, Robert., 86.
Hooker, Sir Joseph D., 211.
Hoorn 59.
„Hoorn" 59—60, 62.
Hoorn [Kabur] im Geelvink-Busen 150.
Hoorn, Insel bei Batavia 165.
Hoorn, Kap., 60, 166, 169, 170, 210, 240, 253, 311, 316, 320.
„Hope" 259.
„Hormuzear" 259—262.
Horne, John., **259**, 283.
Horno-Insel [Ile du Four] 232.
Horse Point = Kap Elpapa [Jelpap].
Horsbrough, M., = Horsburgh, James., 259.
Horsburgh, James, 129, 181, 182, 183, 187, 199, 209, 227, 228, 229, 236, 237, 242, 276, 277, 283, 284, 291, 292, 293, 295, 296, 297, 298, 299, 301, 302, 307, 309, 310, 318, 319, 321, 324.
Houtmans Abrolhos [Los Abrolhos] 189.
Howitt, William., 23, 275.
Huasco 310.
Huddart, John., 228.
Hudson, Henry., 59.
Hugar 34, 35.
„Hugh Crawfurd" 320.
Huhn = Durour-Insel [Aua] 198.
Huisduinen 57.
Hulot, Baron., 236, 264.
Hum 130, 151, 225. s. auch Doré Hum.
Humbáa 150.
Humboldt, Alexander von., 192, 330.
Humboldt-Bai 330.
Hummock-Insel = Heron-Insel [Koi] 282.
Hun = Durour-Insel [Aua] 198.
Hunt = Durour-Insel [Aua] 198.
Hunter, John., 218, 243, **245—248**, 265.
Hunter-Hafen [Port Hunter] 246, 334.
Huon de Kermadec 264, 270.
Huon-Golf 270.
Hutan Kadali 8.
Hutchinson, Norton., 183—184.
Huxley, Thomas H., 192.

## I.

Ibargoitia, Juan., 285.
Ibn Chordhâdhbeh 5.
Ibrahim, Leutnant., 249.
„Ifigenia" 292.
Ignatius 103.
Ignesoi, Kap., 144, 151.
I[s]le de France [Mauritius] 192, 214, 217, 240, 265, 291, 292.
Imi, Mios., 149.
Imsa 44.
Inabiāf 305.
Inabúka 84.
Inambir-Bai 305.
„Indefatigable" 298.
Indefatigable-Route 298.
Indischer Archipel 1.
Indischer Ozean 184, 218, 227, 229, 240, 254, 283, 295, 298, 333.
Indermajoe [Indramaju], Hoek., = Kap der Guten Hoffnung 151.
Ine-Inseln = Jen-Inseln 303.
„Infatigable" = „Indefatigable" 296.
Innere Route (Torres-Strasse) 296, 298, 302.
Insel-Bai [Lauriston-Bai] (Neu-Seeland) 209.
Insu = Insu Manai 68, 69.
Insu Manai 25, 68, 95, 96, 172, 317, 331.
Insu Moār 25, 68, 69, 89, 95, 96, 172, 206, 317, 331.
Intricate-[Byron-]Strasse 196.
„Investigator" 287—291.
Io, Ansc., = Tanah Merah-Bai 331.
„Iphigenie" 237.
Ir [Pigeon-Insel] 283.
Iri 124.
Iris-Spitze 327.
Iris-Strasse 46.
Irland 281, 285.
Isabel = Ysabel (Salomo-Inseln) 31, 338.
Isera [Is'ra] = Asrá 109.
Isis-[Jakari-]Bai 331.
Isla de Oro 18.
Island Bay = Endeavour-Strasse 241.

Islas de Mo = Insu Moār und Insu Manai 25.
„Isle de France" 217, 218.
Ismael, Nakhoda., 9.
Isolée, Ile., = Budd-Insel 333.
Isumrud-[Basilisk-]Strasse 94, 328.
Iwēr 150.
Iwo [Jouvency-Insel] 269.
Iwoniswari [Kap Saavedra] 332.
Iyuri = Ture oder Tyuri 54.

## J.

Jabadiu = Java 2, 3.
Jabo, Kap., = Patani-Spitze 129.
Jabwaia [Yabwaia, Bogćta] (Legrand-Inseln) 269.
„Jacatra" 107, 112.
Jackson, James., 276, 283.
Jackson, Port., = Port Jackson.
Jacobs, Thomas Jefferson., 198, 319.
Jacobus Opdekams hoek 149.
Jacquinot, Ch. H., 326.
Jacquinot-Insel 25, 26, 94, 313, 329.
Jacquinot-Kap [Kolramrau] 326.
Jacquinot-Spitze [Lainbobo, Berwai] 332.
„Jager" 72.
Jakari-[Isis-]Bai 331.
Jakatra [Batavia] 60, 71, 73, 74.
Jakobs Eiland = Mios Korwār [Aifondi] 70.
Jal-Insel [Jèf Jal] 152.
Jam [Yam, Turtlebacked Island] 257, 261.
Jamaica 240.
Jamdena 263.
James Mount 286.
„James Scott" 310.
Jamna [Djamna] 25, 68, 89, 95, 96, 102, 331.
Jamūr-See 225.
Janssonius, Johannes., 32, 53.
Jansz., Carsten., 123.
Jansz., Lucas., 122, 123.
Jansz., Willem., 7, **50—57**, 73, 80, 82.
Jansz., Willem., [Blaeu] 61.
Japan 5, 112.
Japara 73, 172.
„Japara" 106, 112.
Japèn 19, 21, 140, 143, 144, 149, 176, 177, 225, 249, 296, 332.
Jardine-Fluss 289.
Jarricus, Petrus., [Jarric, Pierre de.,] 32.
Jarsun 25, 95, 331.
Jasinga, Meijert Johan van., 185.
Jáur 225.
Jauri = Mios Auri.
Java 3, 4, 5, 6, 7, 10, 17, 74, 113, 172, 187, 234, 240, 249, 272, 274, 292, 294, 317, 320.
Java la Grande 16, 17.
Java-See 286.
Java-Spitze 294.
Jcaka [Dungeness-Insel, Giaka] 256.
Jeddo 48.
Jeef 117.
Jèf Bi 315.
Jèf Dé [Popa] 157.
Jèf Doif [Doif-Inseln] 100, 174.
Jèf Fam [Fam-Inseln] 99, 100, 129, 339.
Jeffiman = Jèf Man [Èf Man] 147.
Jeffries, Leutn., 298.
Jèf Jal [Jal-Insel] 152.
Jèf Jus [Jus-Insel] 152.
Jèf Lu = Mios Su 151.
Jèf Man [Èf Man] 147, 152.
Jèf Njé [Mios Mansār, King Williams Island] 129, 130, 135, 187, 252, 259, 277, 292.
Jcla [Murua, Rossel-Insel] 202, 267, 293.
Jelpāp [Elpapa] 151.
Jen-[Ine-]Inseln 71, 99, 152, 303.
Jen [Stéphanie-Insel] 71, 99, 303.
Jenkins-Bai 44.
Jermur Sbá [Kap der Guten Hoffnung] 151.
Jervis, Kapt., 228.
Jervis-Insel [Mabuiag] 257.
„Jessie" 308.
Jesus Maria-Insel [Rambutjo, Lambutio] 66, 232, 247. 266.
Jeve = Gébé 34.
Job 225.
Jobi 19, 21, 143, 144, 149, 296. s. auch Japèn.
Jobi-Strasse 149, 154.
Johi = Ju 163.
„John Munro" 324.
Johnstone-Inseln 66.
„John Wesley" 246.
John, William., 321.
Jomard, Edm. François., 2, 23.
Jones, John., 276.
Jonge, Jhr. J. C. de., 109.
Jonge, Jhr. J. K. J. de., 51, 52, 55, 56, 57, 58, 73.
Jonkers, Jan., 185—186.
Jorge, Ilha de Dom., = Wiak 14, 338.
Joumat 117, s. auch Djoumat 122.
Jouvency 269.
Jouvency-Insel [Iwo] 269, 295.
Joy = Ju 297.
Ju 15, 226.
Ju [Dju] 99.

Ju bei Gébé 137, 163.
Ju (Asia-Inseln) 293.
Juan Fernandez 170, 193.
Judaeus, Cornelius de., 49.
Jukes, J. Beete., 261, 310.
Jullien-Berg 329.
Jumell 302.
Juno-Spitze 327.
Jüó 329.
„Jupiter" 129.
Jurien de la Gravière, E., 191, 264.
Jurien-Insel [Kitawa, Nowau] 269, 295.
Jus-Insel [Jèf Jus] 152.
Juynboll, H. H., 47.


## K.


Kabaré 305.
Kabaré-Bai 304, 305.
Kaberé 226.
Kabilol 155.
Kabiu = Kombiu [Mutter] 195.
Kabra 188.
Kabsay 226.
Kabur [Insel Hoorn] 150.
Kaburuang [Kabruang] 244, 283.
Kadai [North Island] 269.
Kafiau = Kofiau.
Kafura, Kap., 81, 103.
Kai 139, 144, 149.
Kaije 246.
Kaijs = Kai 139.
Kaimana-[Kaimani-]Bucht 82.
Kain Bali 47, 51.
Kain-Kain Béba = Kap der Guten Hoffnung (Neu-Guinea) 151.
Kain Koré [Kain Kory] 47, 51, 338.
Kairari 149.
Kairu [D'Urville-Insel] 25, 67, 94, 313, 329.
Kairu, Mios., [Kleine Providence-Insel] s. Ajawi.
Kaiserin Augusta-Fluss 67, 329.
Kajeli 148, 180, 207, 229, 249, 273, 275, 277, 278, 284, 316, 333.
Kajumerah 46, 323.
Kajumerah-Bucht 46.
Kakolan [Ledanseur- oder Heath-Insel] 272.
Kalal 270.
Kalap 291.
Kalana Fat [Radja Ampat] 35, 298.
Kalaotua 284.
Kalap 163.
Kaláusi [Pigeon Island] 129, 252.
Kalédoko 151.
Kalefan = Kalap 163.
Kalkstein 265, 305.
Kalkwerfen 41, 213, 323.
Kamaludin, Prinz von Tidore 242.
Kambatore 312.
Kamboda 165.
Kambodja 7.
Kambotorosch [Gower-Hafen] 280, 311, 312, 326.
Kame, Kap., = Jacobus Opdekams hoek 149.
Kampen, N. G. van., 80.
Kamumjil 151.
Kan, C. M., 107.
Kanari-Inseln 8, 148, 226, 235, 259, 267, 292.
„Kaneelboom" 185, 220, 226.
„Kangaroo" 298.
Kani = Fáur 118.
Kanīt [Anachoreten-Inseln] 205, 231, 247, 258, 306.
Kanter, J. de., 171.
Kanton 182, 235, 236, 237, 249, 252, 259, 284.
Kapota 165.
Kapstadt 240, 265, 280, 290, 303.
Kap York-Halbinsel 54, 80, 121, 189, 289.
Karandifur = Anggradifu 177, 297.
Kararabu [Prinses-Insel] 151.
Karas 106, 112, 117, 118, 121, 128, 139, 180.
Karas-Inseln 106, 118, 126, 128.
Karawap [Pomone-Spitze] 329.
Karimata'sche Beile 122.
Karimata-Strasse 295.
Karitahua [Kap Ventenat] 268.
Karkolang 244.
Karl V. 30.
Kärnbach, Ludwig., 329.
Karolinen 19, 316, 333.
Karondifer = Anggradifu 177.
Karufa-Bucht 53.
Kasbi 151.
Kasim [Insel Delfzijl] 152.
Kasiruta [Gross-Tawali] 217, 220.
„Kastrikum" 102.
Kasuarinen 77, 95.
Kateloke 107.
Katepu 157.
Kawé [Ruib] 99, 152, 206, 221, 303.
Kawé-Strasse [Bougainville-Str., Passage des Français] 99, 102, 206, 221, 226.
Kay, Kapt., 309.
Kayassa = Kajasa 297.
Keate, George., 236.
Këbon [Kubbon] 221.
Kedgeree 234.

Keerweer 48, 52, 53, 77, 80, 93, 158.
Keffing 51, 112, 117, 122, 139, 142, 158, 322.
„Keffing" 148.
Kei-Inseln 52, 54, 56, 76, 85, 101, 106, 122.
Kei-Kei = Pandjang 106.
Kéké 207, 217.
Kelang 104, 207.
Kèlemala 119.
Kelibubu 139.
Kenn, Alexander., 318.
Kenn-Riff 318, 324.
Kennedy, James B., 293.
Kepler, Johannes., 79, 80.
Keriri [Hammond-Insel] 254, 288.
Kerkberg, Groote., 149.
Kerkberg, Kleine., 149.
Kermadec, Huon de., 264, 270.
Kern, H., 3, 8.
Kérué-[Squally-]Insel = Emirau 131, 205, 244.
Kesèm, Èf., = Sagewin.
Keulen, Johannes van., 92.
Keyts, Johannes., 50, 83, 105, **115—120**, 121.
Kië [Isle of Pines] 245.
Kies, Jan Clementsz., 61.
Kies, Pieter Clementsz., 61.
Kiletai 142.
Kilinailau = Carteret-Inseln.
Kilwaru 51.
Kimuta [Renard-Insel] 267.
Kinara 109, 251.
Kinersz., Cornelis., 63, 67.
King, Phillip Gidley., 211, 218, 243, 287, 290, 291.
King, Phillip Parker., 301, 306, 307, 308, 309, 318, 324.
King Georges Island = Salawati 182.
King William's Island = Jèf Njé [Mios Mansār] 129, 130, 135, 162, 187, 252, 292.
King William, Kap., 134, 141, 270.
Kinsale 158.
„Kinsberg" 187.
Kiriwina-[Trobriand-]Inseln 269.
Kirton, William., 228.
Kitawa [Nowau, Lagrandière-Insel] 269.
Kitson, Arthur., 211.
Klaarbeek [Mios Pi, Njos Amen] 100, 174.
Klerck, A. W. de., 3.
Klerk, R. de., 15, 104, 105, 125, 126, 129, 144, 158, 178, 180, 182, 184, 185.
Klip hoek 151.
Klippige Bucht 55.
Knoopen = Loh-Loh-Inseln.
Kobory = Kaberé 226.
Kofiau 100, 152, 163, 166, 174, 177, 184, 186, 187, 259, 291, 292, 301, 324.
Kohlen 115, 119, 120, 121.
Koi = Heron- oder Hummock-Insel 259, 283.
Koi-Koi 45.
Kok, Samuel., 136, 137.
Kokos-Insel [Lamasa] 195, 265, 326.
Kokospalmen-Küste = Clappus-kust 101.
Koksbrood = Jèf Man [Èf Man] 147.
Kolff, D. H., 41, 107, 121, 318, **321—323**.
Kolff-Bank 121, 322.
Kolramrau [Jacquinot-Kap] 326.
Komambo = Kumamba-[Arimoa-]Inseln 225.
Kombiu = Kabiu [Mutter] 195.
„Komber" = „Commer" 137.
Kombul [Toppershoedje] 150.
Kommerrust [Mios Ga, Njos Matop] 100, 174.
Kompanie, Australische., 56, 59, 60, 61.
Kompanie, Englische Ost-Indische., 182, 188, 219, 259, 279.
Kompanie, Französische Ost-Indische., 208, 214.
Kompanie, Niederländische Ost-Indische., 51, 58, 59, 60, 62, 107, 114, 117, 126, 135, 160, 162, 167, 173, 174, 177, 185, 186, 192, 193, 214, 219, 220, 227, 242.
Kompanie, Niederländische West-Indische., 113, 114, 167, 173.
Kompanie von Ostende 173.
Kompanie, Südsee-., 165.
Koning Willems-Eiland 24.
Königin Charlotte-Vorland [Queen Charlotte Foreland 197.
Kordo = Korido 21.
Koré 338.
Korido 21, 249.
Kormutzen = „Hormuzear" 259.
Korwār, Mios., = Mios Korwār, Aifondi, Gr. Providence-Insel.
Koster, Jan., 167, 170.
Kotzebue, Otto von., 258.
Kowiai 8, 112, 113, 118, 119, 123.
„Kraanvogel" 139—148, 154, 156.
Kraanvogels-Droogte 149.
Krakar [Dampier-Insel] 26, 93, 94, 134, 328.
Krawang, Hoek., = Kap Manganeki 151.
Kreis-[Circular-]Riff 295, 319, 321.
Kri [Mansfield-Insel] 229.
Krieger, Maximilian., 74, 259.
Kroesen, J. A., 76.
Krokodil-Spitze 326.
Kronen-Insel = Crown-Insel.
Kronentauben 128, 203.
Kruse, Th., 3.

Krusenstern, J. A. von., 132, 134, 142, 199, 205, 211, 230, 246, 272, 280, 285, 295, 296, 298, 300, 301, 318, 321, 335.
Kubbon = Kĕbon 221.
Kuhnaong, Pulu., 6.
Kükenthal, Willy., 60.
Kulit Lawan 279.
Kumamba-[Arimoa-]Inseln 69, 172, 176, 225.
Kumawa 53, 81, 251.
Kunstmann, Friedrich., 337.
Kunur 150.
Kupang 127, 158, 241, 242, 251, 252, 254, 275, 278, 289, 290, 298, 303.
Kúpera Bukwá 84.
Kuramba = Kumamba 172.
Kurudu [Abĕré] 176, 225, 332.
Kusaie [Walan] 316.
Kusch 1.
Kuyfhoek = Valsche kaap 151.
„Kuyper" 137.
Kwade hoek = Kap Sorong 151.
Kwawi 275.
Kyue-[Kćruë-]Insel = Emirau 205.

## L.

Laage Noordhoek = Kap Wariai 152.
Laan, Johan Adolph van der., 137—138, 156—157.
Laars-Bank 291, 293.
Labé, Gu., 209.
Labiche, J. J., 303.
Labiche-Insel 303.
Labillardière, J. J. de., 264—270, 273, 274.
Labillardière, Kap., 269.
Labojee = Labuan Hadji 249.
Laborde, C. L. Th., 303.
Laborde [La Borde], J. B. de., 23, 208, 209.
Laborde-Insel 303.
Labuan 227.
Labuan Hadji 249.
Labuga-Inseln 125.
Labuha 42, 161.
Lacroix, L. A. N. de., 139.
Ladronen [Marianen] 28, 102, 159.
„Lady Nelson" 287, 318.
Laewe [Lauwe], Kap., 83.
Laforey-Insel 254.
La Gallina = Djèrif 292.
Lage-[Siasi-]Inseln 270.
Lagó [Lugă] 124.
Lagrandière-Insel [Wakuta, Vakuta] 269.
La Haye 269.
Lahaye, Kap., 269.
Laig-[Leig-]Insel 265.
Laignat 273.
Laignel = Leignel 269.
Lainbobo [Berwai] 332.
Laing-Inseln [Rombi] 328.
Lair, P. J. Gu. Baron de., 332.
Lair-Spitze 332.
Lak [Lawai] 226, 303.
Lakahia 120, 121, 323.
Lakahia-Bucht 121.
Laku 117.
Lalande, J. J. L. de., 203, 207.
„Lalla Rookh" 319.
Lalla Rookh-Passage 319.
Laluga-Inseln 124—125, 243.
Lalugas [Lugas] 125.
La Madeleine [La Magdalena] 233.
La Magdalena [La Madeleine] 233.
Lamarche, Kap., 152.
Lamasa [Kokos-Insel] 197, 265, 326.
Lamasa, Kap., 312.
Lamb., John., 307.
Lambert, Henri de., 272.
Lambert, Kap., 272.
Lambóm 194, 203, 312.
Lambutio [Rambutjo, Jesus Maria] 66, 232, 247, 266.
La Motte du Portail 271.
Lamurko 312.
Lander, Robert., 279.
Lange Eylandt, 't., = Nufōr 146, 149.
LangeInsel = Long-Insel 327.
LangeLand='tLangehoogeEylandt=Japèn 140, 149.
Langhans, Paul., 92, 196, 233.
Lankèsi, Pulu., [St. Matthäus] 245, 283.
Lansutu, 69, 206.
Lanut 312.
Lapar-Spitze [Rom] 330.
Lapie, Pierre., 335.
Lawin 207, 217.
Lapar, Tandjung = Aru, Tandjung., 242.
Lapérouse, Jean François Galaup, Cte. de., 230, **239—240**, 247, 264, 265, 266, 325.
Larantuka 283.
Laraoro 45.
Larat 263.
La Rénaudière, Ph. F. de., 331.
La Renaudière-Inseln = Podena und Jarsun 331.
Larike 156.
„Larique" 156.
Larpent-Bank 302.
La Seinie-Inseln 268.

Laso, Pedro., 20.
Lassen, Christian., 3.
Latao 194, 203, 312.
Lata-Lata-Inseln 220.
Lata-Lata-Strasse 220.
Latent-Riff 300.
Laughlan, David., 296—297.
Laughlan-Inseln [Nada] 297, 325.
Lauriston-Bai = Insel-Bai 209.
Lauriston, Law de., 208, 217.
Lauts, G., 55, 141, 211.
Lauwe [Laewe], Kap., 83.
La Vandola [Naúna, Balètwi] 66, 232, 247, 266, 272, 334.
Lavanha, João Baptista., 15, 16.
Lawai [Lak] 217, 226, 304.
Lawak [Lawai, Lak] 304, 305.
Ledanseur-Insel [Kakolan, Heath-Insel] 272.
„Leervisch" 148, 152—156, 185.
„Leeuwerik" 135, 136, 137, 138.
Leeuwin, Kap., 193.
Legaspi, Miguel Lopez de., 30—31.
Le Gentil de la Galaisière, G. H. J., 215.
Le Goarant 328.
Legoarant-Inseln 328.
Le Grand 269, 273.
Legrand-Insel [Wawiwa] 269.
Leiden, Insel., [Nuluri] 150.
Leig-Insel = Laig-Insel 265.
Leigh, F. W., 283.
Leigh-Insel 195, 326.
Leignel [Laignel] 269.
Leignel-[Laignel-]Insel, [Wamea] 269.
„Leijerdorp" 180.
Léléwie = Leleï 297.
Lelewel, Joachim., 7.
Le Maire, Daniel., 71.
Le Maire, Isaac., 59, 61, 71.
Le Maire, Jacques., 7, 25, 28, 50, **58—71**, 89, 91, 94, 95, 96, 97, 125, 127, 141, 166, 172, 193, 206, 313, 332.
Le Maire-Inseln 26, 281, 313, 329.
Lenna, Giuseppe de., 128.
Lennox, Charles., 284.
Leon y Pínelo, Antonio de., 33.
„Leopard" 252.
Lepel-Eylandt = Snapan [Sĕnapan] 152.
Lesage-Insel 313.
Les Caimans [Los Caymanes] = Nissan 233.
Leskayay 226.
Leslie, C. Robert., 164.
Lesseps, J. B. B. de., 240.
Lesson, R. P., 311, 312, 313, 314, 315, 316, 331.
Lesson-Insel 25, 26, 67, 94, 313, 329.
Lesson-Insel = Anus 331.
Lesson-Spitze = Wuăta 313.
Leupe, P. A., 7, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 72, 73, 74, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 88, 91, 92, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 118, 121, 122, 123, 124, 135, 136, 137, 138, 139, 142, 143, 144, 145, 147, 148, 153, 156, 158, 162, 166, 171, 174, 175, 177, 178, 180, 182, 185, 248, 251, 259, 267, 274, 275, 276, 277, 278, 322.
Leuter, Pieter., 201.
Leyn, Pieter., 142, 152—156.
Leyte 22.
Libbeke, Laurens., 157.
Li Bo, Prinz., 248.
Libobo, Kap., 99.
Liebeherr, B. T. von., 274.
Liebliche Inseln [Molus, Iles Gracieuses] 327.
Lifáu 127.
Lihir [Lĭr, Gardenijs-Insel] 64, 91.
Lihou, John., 193, 209—210.
Lihou-Inseln und -Untiefen 310.
Lijn, Cornelis van der., 50, 104.
Liki 69, 176, 206.
Liki-Liki 312.
Likuruanga [Nord-Sohn, Pik Deschamps] 272.
Lilinta 135, 157, 226.
Lilly, Nathaniel., 252.
Limbutu, Pulu., [Tukan Bèsi] 283.
„Limmen" 100—101.
Lindner, L., 334, 340.
Linguadocia 36.
Linke 125, 242, 243.
Linschoten, Jan Huygen van., 7, 8, 15.
Linty = Lilinta 226.
Liot = Uwe [Ufe, La Boudeuse] 205, 266.
Lĭr [Lihir, Gardenijs-Insel] 64, 91.
Lisamatula 228.
Little Providence = Ajawi [Mios Kairu] 133.
Liueniua [Ontong Java] 339.
Liuniawa = Liueniua [Ontong Java] 233, 245, 339.
Llana, Isla., 45.
Loa [Bŏlora, Adèle-Insel] 293.
Lobang, Bukit., [Kalédoko] 151.
Lobos de Mar [Lobos de Afuera] 161.
Locac [Lochac] 5, 6, 7.
Lochac [Locac] 5, 6, 7.
Lodewijcksz, Jan., 57.
Lodewijcksz Rosengeyn, Jan., 55—57.
„Loenen" 112.

Loeze hoek 150.
Logan, J. R., 227.
Logea [Rogea] s. Heath-Insel.
Lo-hoh [Lo-kok] 7.
Loh-Loh-Inseln [Buttons, Boutons] 221, 303, 339.
Lokaye = Lakahia 323.
Lokman 139, 142, 147.
Lo-kok [Lo-hoh] 7.
Lólobau [Duportail-Inseln, Basulasula] 271, 272.
Lombok 7, 10, 249.
Lombok-Strasse 219, 249, 292.
Lombom = Lambóm 194, 203.
Lomele = Lumu Lé-Inseln 148.
„London" 236.
Long-Insel 26, 93, 134, 327.
Longue, Ile., = Long-Insel 327.
Longue, Ile., = Nufōr 332.
Longuerue, de., 270.
Longuerue, Kap., 270.
Lonthor [Gross-Banda] 56, 107.
Look-out-Shoals 253.
„Looverendaal" 180.
Lopez de Castanheda, F., = Castanheda, F. Lopez de.,
Lord Anson-Insel = Buka 194.
Lord Byron 190.
„Lord Castlereagh" 301, 324.
„Lord Holland" 227, 228.
Lord Howe-Insel 285.
Lord Howe-Inseln = Liuniawa [Ontong Java] 245.
Lord Lowther's Island = Mèr [Murray-Insel] 308.
„Lord Macartney" 276.
„Lord North" 228.
Lord North-Insel [Tobi] 117, 164, 228.
Lorentz, H. A., 41.
Lori's [Papageien] 224.
Lorscheid, Josef., 31, 35.
Losa-Bucht 45.
Los Caymanes [Les Caymans] = Nissan 233.
Losoa Du-Du s. Millport-Bucht.
Los Reyes 232, 272.
„Los Reyes" 31.
Lottin, Leutn., 312, 314, 330.
Lottin-Insel 26, 327.
Lóu [St. George-Insel] 247.
Louisiade-Archipel 43, 141, 192, 202, 253, 255, 260, 267, 293, 295, 325, 335.
Louisiade, Golfe de la., 203.
Louisiade, Terre de la., 202, 239, 267.
Lovera di Maria, G., 44.
Low, Chr. R., 275.
Low-Insel 300.
Luca Veach 7.
Lucach [Lochac] 7.
Lucipara-Inseln [Nusa Pari] 127, 284.
Lücker, Paul., 329.
Luf [Hermit-Inseln] 25, 231, 266.
Luga-Inseln 124.
Lugas [Lalugas] 125.
Luisen-Hafen 131.
Lumu Lé-Inseln [Lomele] 148.
Lunseweer 221.
Luisançay-Inseln 269.
Lusurajah 226.
Lütke, F. P. Graf., 327.
Lütke-Kap 327.
Luzon 103, 230, 318.
„Lynx" 316—318, 319.
„Lyra" 321.
Lyra-Untiefe 321.


## M.


Maábār [Maáwār] 150.
Maba 125, 135, 136, 148, 155, 162, 163, 184, 243.
Maba, Kap., 102, 129.
Mabo, Kap, 23, 129, 130, 135, 164, 184, 192, 206.
Macao 159, 182, 184, 218, 229, 237, 238, 249, 251 252, 276, 277.
Mabuiag [Jervis-Insel] 257.
„Macartney" = „Lord Macartney".
Macartney, Lord., 251.
Mac Cluer, John., 226, **248—251**, 275, 276, **277—280**, 323.
Mac Cluer-Golf 8, 35, 50, 108, 111, 112, 123, 125, 128, 135, 142, 144, 226, 235, 250, 251.
Mc Clymont, J. R., 10.
Macdonald, A. C., 17.
Mac Gillivray, John., 17.
Macgregor, Sir William., 267, 326, 338.
Mackarels Bay 128.
Mackenzie, John., 310.
Maclangin 201.
Maclay, N. von Miklucho., 26, 198, 328.
Madalena, Tierra de la., 47.
Madeleine, La., [La Magdalena] 233.
Madémo [Turabi] 95, 331.
Madera, Isla de., 45.
Madiun 331.
Madjila 177.
Madras 181, 183, 235, 281, 301.
Madre de Dios 29.
Madrid 38.
Madura 10, 73, 273.
Maelen, Ph. van der., 335.

Maerten van Delft 101, 138, **157—158.**
Maetsuijcker, Joan., 96.
Maetsuijcker-Reede 96.
Maffei [Maffejus], J. P., 17.
Maffore [Maffoort] 124.
Maffoort 124, 143, 153, 174.
Mafor [Nufōr] 21, 124, 146, s. auch Mefor.
Maga 175.
Magalhães, Fernão de., 12—13.
Magalhaes-Strasse 16, 32, 58, 59, 114, 193.
Magdalena, Isla de la., 25, 26.
Magdalena, La., [La Madeleine] 233.
Magigi [Kap Orford Südspitze] 133.
Magindanao = Mindanao.
Magna Margarita, La., = Neu-Guinea 40.
Mahamad Ali, Sultan von Ternate 298.
Mahamad Tahir, Sultan von Tidore 298.
Mahol 136.
Mahu, Jacques., 59.
Mahúr [Maúr] 233.
Mai Kusa 261.
Mainioro 45.
Maire, Le., = Le Maire.
Mairu 45.
Maitara 297.
Maja 151, 175.
Majabilit-Bai [Tip Wagé, Telaga Waigëu] 154, 155, 156, 314.
Majasalawa [Monambar] 152.
Majau [Mojau] 19, 215, 217.
Major, R. H., 7, 10, 12, 13, 16, 17, 28, 32, 40, 43, 48, 49, 52, 87, 100, 114, 158.
Makada 313.
Makassar 100, 158, 185, 200.
Makassar, Kampong., (Ternate) 279.
Makassar-Strasse 200, 228, 237, 239, 242, 248, 259, 317.
Makata = Makada 313.
Makatea 170.
Makian 16, 42, 156.
Makimi 150.
„Makreel" 137, 153—156.
Malagente, Isla de., 13, 29.
Malaita 244.
Malaka 9, 11, 14, 32, 184, 208, 227.
Malaka-Strasse 10, 280, 286, 295.
Malakat [Mount Phillip] 244.
Malakoko 312.
Malaleo 220.
Malaspina, Alessandro., 257—258.
Malayur 5, 6, 7.
Maletur 7, s. auch Malayur.
Mali s. Sant Bruno.
Malkeri [Walkeria] 163.
Malte-Brun, Conrad., [Bruun, Konrad Malte.,] 306, 334, 335.
Mamberomno [Amberno, Rochussen-Fluss] 24, 97, 176, 206, 255, 332.
Mamori 151.
Man, Insel., = Jèf Man [Èf Man] 147, 152.
Man, Isle of., [Watom] 195, 196, 265.
Manafuin-Bucht 221.
Manai, Insu., 25, 68, 95, 96, 172, 317, 331.
Manám [Vulkan-Insel, Manumudár] 26, 66, 94, 134, 313, 328.
Manapeton, Kap., 129.
Manaswari 146, 150, 223, 224, 259, 275.
Mandamy = Wandamèn 222, 225.
Mandené 332.
Mandioli 217, 220.
Manganeki 151.
„Mangles" 293.
Maníburu [Winkelhaaks Hoek] 150.
Manila 28, 36, 40, 42, 102, 208, 215, 217, 230, 247, 258, 277, 285, 292, 309, 310, 318.
Manipa 160, 207.
Manipa-Strasse 135, 249, 283, 303, 320, 336.
Manjèwas 8.
Mankayte = Monkaite 129.
Mannen-rivier = Meeuwen-rivier 101.
Mannert, Kurt., 3.
Manning, Edward., 259.
Manom 177.
Manorom [Manuran] 70, 221, 304.
Manouaran = Manuran [Manorom] 221, 304.
Mansār, Mios., [Jèf Njé] 129, 152, 259, 297.
Mansary = Rumansarai 297.
Mansénam 223.
„Mansfield" = „Earl of Mansfield".
Mansfield-Insel [Kri] 229.
Mánsinam 223.
Mansingham = Mansénam 223.
Mansuar = Mansār, Mios., [Jèf Njé] 162.
Mansuary 225.
Manukwār 19.
Manumudár = Manám [Vulkan-Insel] 66, 94.
Manuran [Manorom] 70, 98, 221, 226, 304, 305, 333.
Manus [Allison-Insel] 27.
Manus = Grosse Admiralitäts-Insel 198.
Mapi, Mios., 224, 225, 275.
Mápia-Inseln 22, 159, 183, 199, 238, 249, 284, 292, 293, 295, 320.
Mār 151.
Mara 121, 138, 179, 188.
Mara = Saribi 149.

Marco Polo 5—8.
Mardijker 122.
Maré 297.
Mareau, Leutn., 217.
„Maria Reigersberg" 319—320.
Marianen [Ladronen] 14, 19, 31, 102, 159, 233, 333.
Marianne-Strasse = Prinses Marianne-Strasse.
Marion-Dufresne, Nicolas Thomas., 208.
Marken [Mortlock-Inseln] 89.
Markham, Sir Clements., 10, 31, 35, 37, 38, 39, 40, 44, 45, 46, 251.
Marlborough, Fort., 182, 227, 249, 278, 339.
„Marquis" [„Hâvre de Grace"] 163—165.
„Marquis Cornwallis" 281—283.
„Marquis of Hastings" 308.
Marsden, William., 6, 182, 208, 234, 235.
Marshall-Inseln 21.
Marso = Grosse Admiralitäts-Insel 198.
Marta, Antonio., 33.
Marteaux, Ile aux., = Lambóm [Hammer-Insel] 203, 312.
Martensz. de Leeuw, Arent., 76.
Martin, Aimé., 333.
Martin, James., 252.
Martin, John., 12.
Martin, William Byam., 297, 298.
Martini 27.
Martyres, Isla de los., 13.
Martyres, Los., 23, 24.
„Mary" 296, 302.
„Mary Ann" 309.
Masahèt [Masait] 233.
Masait [Masahèt] 64, 233.
Masaramker [Bramble Cay] 255.
Masi-Masi 25, 68, 95, 176, 317, 331.
Masmapy = Mios Mapi 225.
Masombéri = Sorong Masombéri 143.
Masses 124.
Massey = Owa Riki 244.
Massis = Aberé (?) 176.
Massoi = Nufōr 146.
Massoia aromatica Becc. 8.
Massoirinde 8, 80, 81, 103, 104, 105, 112, 113, 115, 117, 118, 123, 126, 224, 225, 226, 275, 279.
Masson, Johan Sebastiaan van., 184.
Massoy = Karas 139.
Masterops Hoek 151.
Mastieka = Mustika 152.
Masudi 4, 5.
Matan 152.
„Mataramsche Erfprins" 166.
Matawai-Bucht 210.
Matawi-Bai 253.
Matop, Njos., [Mios Ga, Kommerrust] 100, 174.
Matterer-Bai 331.
Matthias, St., 65, 130, 131, 317.
Matty-Insel 27, 198, 266, 294, 301.
Ma-tuan-lin 5.
Maty, Mathias [Matthew], 198.
Maúr [Mahur] 64, 233.
Maurelle [Mourelle], Francisco Antonio., 91, 132, 198, **229—233**, 245, 285, 300.
Mauritius [Isle de France] 54, 55, 85, 192, 207, 214, 215, 217, 218, 240, 265, 290, 291, 292, 303, 316, 324, 325, 333.
„Mauritius" 73, 74.
„Mauritius de Nassau" 59.
Maururu [Wednesday-Insel] 241, 307.
Maus-[Mouse-]Insel 300.
Mausolée, Isle du., = Mausoleum-Insel [Selapio] 197, 266.
Mausoleum-Insel [Selapio] 196, 197.
Mauvoisis, de., = D'Auribeau, D'Herminy., 264.
May-Insel 272.
Mayao-Bucht 200.
Mayerne Turquet, Louis., 87.
Mayorga, Islas de., 44.
Maytara = Maitara 297.
Mbuke [Buke, Sugar loaf, Zuckerhut-Insel] 198, 286.
Mbutmanda (Los Reyes) 232.
Mé 99.
Méak-Inseln 312.
Meares, John., 237—238.
Meau 179, 215.
Méchain 203.
Medici, Giuliano de., 2.
Mèè 303.
Meeuwen-rivier [Möwen-Fluss] 101, 158.
Mefor [Nufōr] 21, 23, 249 s. auch Mafor.
Megīk [Pulu Merir] 242, 258, 276.
Meinicke, C. E., 12, 14, 17, 19, 33, 89, 91, 169, 171, 172, 296, 299, 309, 338.
Meiningen, Friedrich von., 294.
Mekka 220.
Mekong 7.
Mektimèk 312.
Melanesien 337.
Melisz., Dirck., 76.
Melvill van Carnbée, P., 70.
Memil 188.
Menado 317.
Mendaña de Neyra, Alvaro de., **31—32**, **35—36**, 90, 239, 244, 245.
Mendoza, Alvaro de., 35.

Mendoza, Antonio de., 22, 23.
Mendoza, Garcia Hurtado de., 35.
Mendoza, Luis Torres de., 18, 22, 37, 39.
Menezes, Jorge de., 5, 10, **14—16**, 29.
Menjaifun [Mumai Sepatan] 162. s. Alancatouw.
Menonket 152.
Mensing, Anton., 88.
Menufu = Mios Num 15.
Menusu = Mios Num 15.
Meonsum = Mios Num 20, 21.
Mèr [Murray-Insel] 255, 287, 290, 299, 302, 308.
Mérat, V. A., 331.
Mérat-Inseln = Jamna und Madémo 331.
Merauke-Fluss 101.
Mercator, Gerard., 2, 6, 7, 8, 12, 13, 23, 24, 25, 27, 28, 30, 49, 63, 69.
Mercurius Britannicus [Joseph Hall] 36.
Merena = Espiritu Santo 37.
Merir, Pulu., [Megīk] 209, 242, 258, 276, 293.
Mérite [Dumérite] 270.
Mérite-Insel [Unea] 93, 270.
Merkus, Pieter., 322, 327, 331, 333.
Merkus-Kap 327.
Merkus-Insel = Madiun 331.
Merlo, Juan de., 40.
„Mermaid" 306, 307, 308.
Mèsa 286.
Meta-Insel [Babuin] 67.
Meta-Inseln 25.
Mètjé [Uranie-Insel] 71, 79, 221.
Meunsu = Mios Num 14, 15.
Mexiko 18, 22, 23, 31, 32, 285.
Miam 32.
Miangas [Palmas] 248.
Mibu [Bristow-, Breakfast-Insel] 261.
Michielsen, Thomas., 83.
„Middelburch" 58.
Middelburg, Insel., 21, 97, 151, 160, 173, 222, 272, 333. s. Mios Su.
Middelburg, Insel = Nana 151.
Midway-Riff 301.
Mijlendonk, J. E. van., 15, 104, 105, 125, 126, 129, 178, 182, 184, 185.
Miklucho-Maclay, N. von., = Maclay, N. von Miklucho.,
Milles-îles = Ninigo 230.
Millet-Mureau, L. A., 208, 230, 232, 239.
Millport-Bucht [Losoa Du-Du] 45.
Milne-Bai [Tauwara] 44.
Mimiai 156.
Minahassa 333.
Mindanao [Magindanao] 4, 11, 16, 19, 22, 103, 161, 174, 200, 217, 227, 237, 239, 247, 258, 285, 317.
Mindoro 103, 237, 258.
„Minerva" 285, 301.
Minerva-Untiefe 301, 307.
Minez = Menezes (?) 16.
Ming-Dynastie 5.
Mios Amen [Njos Amen, Mios Pi, Klaarbeek] 100, 174.
Mios Auri [Djauri, Jauri] 151, 153, 175.
Mios Ga [Njos Matop, Kommerrust] 100, 174.
Mios Gīn [Njos Mōn ketjil, Vlaming] 174.
Mios Imi 149.
Mios Kairu [Ajawi] 130, 134, 199, 267.
Mios Korwār [Aifondi] 70, 134, 149, 199, 267, 332.
Mios Mansār [Jéf Njé] 129, 152, 162, 259, 277, 292.
Mios Mapi 224, 225, 275.
Mios Num 15, 21, 149, 175, 177, 332.
Mios Palu = Mios Su [Amsterdam und Middelburg] 21, 175.
Mios Pas [Njos Mon besar, Schooteroog] 174.
Mios Pi [Njos Amen, Klaarbeek] 100, 174.
Mios Su 21, 97, 151, 160, 175, 222, 272, 333.
Mios Wār 150.
Misima [Saint Aignan-Insel] 267.
Misol 8, 33, 47, 51, 58, 72, 105, 122, 124, 135, 136, 137, 148, 152, 157, 163, 164, 166, 177, 179, 184, 185, 186, 187, 219, 226, 235, 249, 250, 259, 298.
Mispalu = Mios Palu [Mios Su] 175, 222, 225.
Missies = Massis 176.
Missionare 222.
Mitchell-Fluss 80.
Mo de la paz = Insu Moār 25.
Mo, Islas de., = Insu Moār und Insu Manai 25, 27.
Moa = Insu Moār 24, 68, 69, 95, 171.
Moa [Mua, Banks-Insel] 241.
Moa = Muor 297.
Moa = Sarmi 331.
Moār, Insu., 25, 68, 69, 89, 95, 96, 172, 206, 317, 331.
Mocha, La., 169.
Modder Eylandt 54.
Modema 25, 68.
Modera, J., 41, 323.
Moewes, F., 205.
Mohamadil Mabusi Amirudin 242.
Moisel, Max., 67.
Mole-Insel 66, 300.
Molineau, le géant, = Wunsudu 206.
Moll, Gerrit, 85, 88.
Molukken 5, 8, 9, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 21, 30, 31, 33, 34, 41, 42, 135, 182, 201, 215, 216, 220, 272, 297, 321, 325, 339.
Molukken-Passage 228.
Molukken-See 164, 215, 220, 235, 237, 245.
Molus [Liebliche Inseln, Iles Gracieuses] 327.

Mom = Nufor 176.
Mon besar, Njos., [Mios Pas, Schooteroog] 174.
Mon ketjil, Njos., [Mios Gīn, Vlaming] 174.
Mon-Mon 81, 339.
Momambar [Majasalawa] 152.
Mönchs-Inseln = Anachoreten-Inseln 231.
Monges [Monjos], Los, = Anachoreten-Inseln 231.
Monkaite, Kap., 129.
Monks-Inseln = Anachoreten-Inseln 231.
Monofe 230.
Montague-Bai 133, 327.
Montanus, Arnoldus., 86.
Monterey 37.
Monterey, Puerto de., 44.
Montevideo 306.
Montgomery, John., 320.
„Montrose" = „Duke of Montrose".
Moolbaan 175.
Moolenwerf, Jan Jansz., 61.
Moordenaars-rivier 83, 84, 119, 120, 158.
Mōr [Nutu Rutumoraja] 149.
Mōr-Inseln [Ter Schelling-Inseln] 149.
Moran, Kardinal., 37.
Moratau [Fergusson-Insel] 269.
Mörderfluss = Moordenaars-rivier.
Moreau, C., 182.
Moresby, John., 26, 44, 192, 269.
Morga, Antonio de., 33, 38, 40.
Morgan, Edward., 159, 161.
Morgan, Robert., 228.
„Morgenster" 72.
Mori [Muri] = Mount Adolphus 241, 298, 307.
Moro 20.
Morotai 14, 23, 25, 71, 164, 166, 174, 227, 228, 236, 258, 317.
Morotai-Strasse 237.
Morrell, Benjamin., 319.
Morro de buena paz = Insu Moār 25, 29.
Morry = Mōr 225.
Mortier, Pieter., 65.
Mortlock-Inseln [Marken] 89.
Morton, William., 252.
Moses 64, 65, 66.
Moses-Insel = Napakur 65.
Mossel, J., 200.
Mosto, Andrea da., 13.
Mount Adolphus [Muri, Mori] 241, 254, 298, 307, 308, 309, 318, 319.
Mount Augustus 257.
Mount Cornwallis [Dauan, Tauan] 257, 261.
Mount Ernest [Nagir] 256.
Mountainous Island = Banks-Insel 254.
Mountainous Island = Mount Adolphus 241.
Mourelle [Maurelle], Francisco Antonio., 219.
Mouse-[Maus-]Insel 66, 300.
„Möwe" 198.
Möwen-Fluss = Meeuwen-rivier 101.
Moxel = Misol 152.
Moyse, Isle., [Moses-Insel] = Napakur 65.
Mua [Moa, Banks-Insel] 241.
Mugula [Dufaure-Insel] 44.
Mugutira 109.
Muirhead-Riff 286.
Muka = Umka 143, 155.
Mukwār [Cap-Insel] 257, 261.
Muli [Prinses Marianne-Strasse] 322.
Mullen-Hafen [Pårå] 44.
Muller, D. G., 109.
Müller, Salomon., 23, 41, 80.
Multum, Anthony Adriaensz., 107, 109, 112.
Mumai Sepatan [Menjaifun] 162.
Mumre [Angriffshafen] 330.
Mundua [Forestier-Insel] 270, 340.
Munnik's Hoek = Hooge Zuidhoek 150.
Munsury = Rumsaro 222, 223.
Muor 217, 286, 303.
Muri [Mount Adolphus] 241, 298, 318.
Murray, John., 287.
Murray-Insel [Mèr] 255, 290, 299, 302, 308, 309, 310, 324.
Murray-Inseln 253, 255, 287, 290, 324.
Murua [Jela, Rossel-Insel] 202, 267, 293.
Muschelgeld [Dewăra] 313.
Muschu = Gressien-Insel 25, 67, 329.
Musgrave-Insel [Badu] 257.
Muskatblüte 10, 63, 72.
Muskatnuss 8, 10, 52, 57, 63, 72, 78, 105, 117, 118, 126, 128, 137, 147, 156, 157, 180, 214—218, 219, 222, 224, 259, 275, 278, 279, 286, 297.
Musschenbroek, S. C. J. W. van., 124, 138, 221, 229.
Mustika 136, 152.
Mutter, Vulkan, [Kabiu, Kombiu] 195, 313.
Mutu [Tomagu, Temaguju] 162, 221.
Myfory = Nufōr 222, 223, 224.
Myristica argentea Wbg., 8, 215.
Mysory = Schouten-Inseln 222, 249, 320, 332.

## N.

Na 33.
„Nachtegaal" 185.
Nachtigal-Bai 67.
Nada [Laughlan-Inseln] 297, 325.
Nâgarakrĕtâgama 7, 337.
Nagasaki 211.

Nagir [Mount Ernest] 256.
Namaripa, Kap., 84.
Namatani-Bucht 64.
Namatote 54, 82, 83, 103, 119, 120.
Nameless Island 302.
Nan 293.
Nan Lama 293.
Nantes 201.
Napakur (Gardner-Inseln) 65, 91.
Nápoles, Vicencio de., 18, 19.
Naraga [Nord-, Gipps-Insel] 270.
Nariki [Buru], Kap., 83.
Nash, Kapt., 296.
Natividad de Nuestra Señora 29, 90. s. Santa Maria, Kap.,
Nau [Dwars in den weg] 149.
Naúna [La Vandola] 66, 233, 247, 266.
Naurio [Kap Steenboom] 121.
Nautilus-Strasse 81, 119.
Navarrete, M. Fernandez de., = Fernandez de Navarrete, M., 15, 18.
Navidad, Puerto de la., 31, 38.
Navil-Insel = Tobi 242.
Nawan 221.
Nawarakadina 44.
Ndjan [Djan] 270.
„Nearchus" 310.
„Nécessaire" 217, 218.
Neeuw = Jèf Njé 162.
Negri Sembilan 338.
Negros 258, 310.
Negros-Inseln [Islas de los Negros] 232.
Nepean, Evan., 256.
Nepean-Insel [Èdugor] 256, 261.
Neptun-Spitze 328.
„Neptune" 301.
Nerakoi 313.
Neu-Britannien [Neu-Pommern] 64, 133, 178, 189, 195, 196, 231, 232, 246, 270, 271, 272, 281, 313, 325, 335.
Neu-Fundland 210.
Neu-Hannover 65, 87, 91, 102, 131, 196, 197, 205, 231, 232, 247, 266, 272, 317.
Neu-Hebriden 9, 37, 240, 258, 281, 325, 333.
Neu-Holland 1, 7, 16, 17, 27, 45, 49, 51, 53, 80, 85, 100, 101, 115, 127, 138, 157, 158, 181, 189, 209, 210, 211, 212, 227, 236, 239, 240, 251, 286, 287, 289, 291, 306, 308, 318, 340. s. auch Australien.
Neu-Irland [Neu-Mecklenburg] 64, 85, 131, 132, 171, 196, 204, 238, 239, 245, 247, 265, 281, 326, 334.
Neu-Kaledonien 239, 245, 265, 275, 325.
Neu-Lauenburg [Duke of York-Insel] 195, 196, 246, 313.
Neumann, K. F., 5.
Neumayer-Fluss 330.
Neu-Mecklenburg [Neu-Irland] 13, 36, 64, 85, 92, 131, 171, 194, 196, 204, 209, 232, 239, 245, 265, 266, 280, 296, 311, 312, 313, 316, 326.
Neu-Pommern [Neu-Britannien] 92, 93, 246, 270, 271, 272, 312, 313, 325, 326, 327.
Neu-Seeland 85, 87, 170, 209, 210, 280, 316, 320, 325.
Neu-Spanien 230.
Neu-Süd-Wales 193, 212, 238, 243, 244, 254, 259, 280, 281, 287, 291, 306.
Neuville, de., 333.
Neuwerk 65.
Neville-Insel = Tobi 242.
Nevin, Andrew., 234.
New Albion = Doré 275, 276, 277, 279.
New Britain = Neu-Britannien [Neu-Pommern] 196.
New Georgia = Salomo-Inseln 238.
New Ireland = Neu-Irland [Neu-Mecklenburg] 196.
New Year's Island [Oxley-Insel] 251.
Nicholl, Kapt., 285.
Nichols' Cay 261.
Niederlande 192, 228. s. Holland.
Niederländer 50—125, 126, 193, 287, 336. s. Holländer.
Nieron = Niru Moār 176.
Nierop, Dirck Rembrandtsz. van., = Rembrandtsz. van Nierop., Dirck., 86, 87, 92.
Nieu Poule Vage = Gébé 148.
Nieuwe Diep 318.
Nieuw Zeelandt = Kumawa 53.
Nila 104, 121.
„Nimrod" 309.
Nine Islands = Ontong Java 193, 238, 245.
Ninigo [Echiquier-Inseln] 25, 27, 205, 230, 266.
Ninu Kamudi 316.
Niquet, Jacques, 59.
Niru Moār 69, 95, 176, 206.
Nissan 63, 94, 193, 233, 265.
Niuafou 62.
Njé-Insel [Jèf Njé, Mios Mansār] 129, 162.
Njos Amen [Mios Pi, Klaarbeek] 100, 174.
Njos Matop [Mios Ga, Kommerrust] 100, 174.
Njos Mōn besar [Mios Pas, Schooteroog] 174.
Njos Mōn ketjil [Mios Gin, Vlaming] 174.
Noble, E. le., 215.
Nobligani 175.
Nobonoka-Bucht [Gea-Gea] 45, 338.
Nogales, Isla de., 45.
Noloa 33.
Nom [Noman] = Mios Num 176.
Nomuka 240.
Noord-Oost-hoek 81, 83.

„Nootka" 237.
Nord-Amerika 237, 238.
Nord, Iles du., (D'Entrecasteaux-Inseln) 269.
Nord, Iles du., [Naraga] (Französische Inseln) 270.
Nord, Rivière du., [Derwent-Fluss] 275.
Nordenskiöld, A. E., 16, 32.
Nord-Inseln (Neu-Hannover) 91.
Nordost-Durchfahrt 59.
Nordost-Kap (Rossel-Insel) 267.
Nord-Sohn [Golau, Likuruanga, Pik Deschamps] 272.
Nord-Tochter [Towanumbatir, Balnatoman] 195, 313.
Nordwest-Durchfahrt 59.
Nordwest-Riff 288.
Norfolk-Insel 245, 259, 260, 281.
Norie, J. W., 141.
Norman, Henry Wylie., 211.
Normanby-Insel [Duau] 268.
North Island [Kadai] 269.
North Possession Island 257.
„Northumberland" 233—235, 283.
Northumberland-Untiefe 283.
Notan 33, 34.
Notendopje [Nusi] 150.
Notasia = Neu-Holland 340.
Noton = Notan 33.
Nouhuys, J. W. van., 84.
Nova Britannia = Neu-Britannien [Neu-Pommern] 133.
Nova Guinea 24, 71, 72, 73, 85, 93, 99, 100, 103, 114, 115, 139, 140, 171.
„Nova Guinea" 139—148, 154, 161—162.
Nova Hibernia = Neu-Irland [Neu-Mecklenburg] 64, 196.
„Nova Hollandia" 157—158.
Nova Zeelandia = Neu-Seeland 170.
Nowack, W., 1.
Nu 99.
Nuestra Señora, Natividad de., 29, 90. s. Santa Maria, Kap.,
Nuestra Señora de la Asumpcion, Baya de., 44.
„Nuestra Señora de la Consolacion" [„Buen Fin"] 219.
„Nuestra Señora de la Incarnacion del Desengaño" [„Bachelor"] 163—165.
Nuestra Señora del Socorro 37.
Nueva Guinea 24.
Nueva Hierusalem 38.
Nufōr [Numfōr] 15, 21, 23, 124, 140, 146, 149, 177, 222, 223, 249, 279, 298, 332.
Nuguria [Fead-, Abgarris-Inseln] 309, 321.
Nuijtsland 167.
Nuku, Prinz., 242, 277, 278, 280, 286.
Nuluri [Insel Leiden] 150.
Numfōr s. Nufōr.
Num, Mios., s. Mios Num.
Numamura-Strasse 150.
Numina 150.
Nuñez, Nicolas., 32.
Nuovo y Colson, Pedro de., 258.
Nurowa [St. George-Insel] 66.
Nusa Endeh 7.
Nusa Fudi = Nusa Fugi 129.
Nusa Fugi [Sabuda, Pulu Pisang] 112, 129.
Nusa Manuk (Südwest-Inseln) 121, 128.
Nusanive, Kap., 278.
Nusa Pari = Lucipara-Inseln 127.
Nusa Penju = Schildpatt-Inseln 10, 11.
Nusa Tello [Pulu Tiga] 11.
Nusa Wulan = Mon-Mon 81, 339.
Nusa Wulan [Ruloffs-Inseln] 106.
Nusi [Notendopje] 150.
Nusing 270.
Nutu Rutumoraja [Mōr] 149.
Nyuho-Inseln 329.

## O.

Obi-Inseln 136, 182, 186, 217, 219, 229.
Obi Major [Gross-Obi, Obi Ra] 217, 237.
Obi Ra [Obi Major] 217.
Obreen, J. M., 139, 142, 147, 148, 149.
„Ocean" 284, 312.
Ödmann, S., 216.
Oertzen, von., 313.
Offak-Bai = Fofak-[Fafak-]Bai 221, 313, 314.
Ogar [Ugar] 35, 110, 338.
Ogueo = Waigëu 33.
Oldenborgh, J. van, 293.
Olea [Ulea, Wolea] 19.
Oliphant [Elephant] 149.
Ombai 127.
Ombai-Passage 218, 316, 333.
Omberpon, Omberpone = Amberpōn [Rumbarpōn] 224, 225.
Ompai [Ompain] 105, 143, 154.
Omka [Omkah, Umka] 154.
Onage 14, 16.
„Ondank" 178—179.
Onder de Linden, G., 87.
Ongelauw 154.
Onin 8, 104, 105, 106, 107, 110, 112, 113, 117, 123, 126, 139, 142, 147, 152, 158, 180, 185, 186, 187, 219, 226, 235.
Onin Point = Sélé, Kap., 187.
Onrust 200.
Ontong Java [Liueniua] 193, 233, 238, 245.

Ony = Onin 147.
Oog-Eiland = Ai 227.
Oosterzee, L. A. van., 150.
Oosthaven 151.
Oosthoek Geelvinks Baai = Ignesoi, Kap., 144, 151.
„Oostvoorn" 147, 152—156.
Opmarai = Ukmaré 151.
Oragucis, Isla., = Squally-Insel [Emirau] 232.
Oraison-Insel = Anthony Caens-Insel 204.
Orangerie-Bai 44, 45, 201.
Orangie, rivier d'., [Oranje-rivier] 101, 158.
Oranien, Prinz von., 113.
Oranswari 150, 225.
Orcades Eylanden = Sajang 152.
Oxford, Kap., (Südspitze), = Magigi 133, 326.
Orika 121.
Orman, B., 299.
Orman-Riff 299.
Ormond, Kapt., 302.
Ormsbee, John H., 302.
Ormsbee-Riff 71, 302.
Oro, Isla de., 18.
Orous, de., 275.
Ortega, Pedro de., 31.
Ortelius, Abraham., 7, 29, 49.
Ortiz de Retes, Yñigo., 10, 13, 20, **23—30**, 66, 94, 144, 172.
Ortiz-Inseln 25.
Osa 284, 286.
Osman = Orman, B., 299.
Ossa = Adi 104.
Ossy = Wosi 223.
Ostende, Kompanie von., 173.
Ost-Inseln (Neu-Hannover) 91.
Oststrasse, Die Neue., = Torres-Strasse 211.
Otar 106.
Otteren, Coenraed van., 124.
„Ottilie" 300, 328.
„Oud-Hoorn" 72, 73.
Ouessant 202.
Ouman, Henri., = Coomans, Arie., 207.
Ourageuse, Ile., = [Squally-Insel, Emirau] 232.
Oviedo y Valdes, G. F. de., 19.
Owa Raha [Sirius-Insel] 244.
Owa Riki [Massey] 244.
Owen, Kap., 326.
Owen, Richard., 326.
Owen Stanley-Gebirge 269.
Oxley-Insel [New Year's Island] 251.


## P.


Paaphoek = Padre, Kap., 151.
Paardehoek = Jelpāp [Elpapa] 151.
Packe-Insel 310.
Pada = Padwa (?) 176.
Padaaido-[Verräter-]Inseln 24, 69, 97, 143, 144, 149, 224, 249, 332.
Padado = Padaaido-Inseln 224.
Padang 228.
Padbrugge, Robertus., 115.
Padowador 176.
Padre, Kap., 151.
Padwa oder Padua 176.
Pagan [San Ignacio] 102.
Page, Benjamin., 259.
Paine 19.
Pak [San Gabriel] 232, 247.
Pakémi 19.
Pala lelaki 8.
Pala papua 8, 215, 224.
Palau-Inseln 17, 18, 236, 239, 248, 249, 251, 277, 285, 292, 333.
Palawan 237.
Palembang 7.
Palilug [Good-Insel] 288, 302, 307.
„Pallas" 294.
Pallas-Spitze 328.
Palliser, Kap., [Dowaura] 195, 313.
Palmas [Miangas] 248.
Palmer, E. H., 289.
Palmer, George., 276.
Palmyras-Spitze 234.
Pamanukan, Hoek., = Saukorem, Kap., 151.
Pana Èt [Pannaet, Deboynes-Insel] 267.
Panama, Bai von., 158.
Panandjang-Bai 74.
Panay 258.
Pandita, Pulu., = Penida, Pulu., 229.
Pandjang 72, 106.
„Pandora" 252, 253, 287, 340.
Pandora-Einfahrt 253, 287.
Pandora-Pass 253, 302.
Pani = Asia-[Pasei-]Inseln 293.
Panjang [Pandjang] = Angra Mios 150.
Pannaet = Pana Èt [Deboynes-Insel] 267.
„Panther" 248—251.
Pantjalang 147.
Pantjalangshoek = Sélé, Kap., 147, 152.
Papageien 224.
Paples-Insel 44.

Papoia, Ilha de., = Halmahéra 12.
Papoux, Terre des., 217.
Pappangh = Misol 136.
Papua = Britisch Neu-Guinea 340.
Papua, Insel., = Misol 51, 58, 72.
Papua-Golf 45, 260.
Papuanen 3, 5, 12, 13, 14, 18, 19, 20, 21, 67, 225, 256, 304, 315.
Papuanische Inseln 8, 14, 15, 16, 18, 22, 35, 104, 105, 126, 174, 178, 181, 182, 185, 193, 220, 297, 298, 306.
Papuas, Ilhas dos., 14.
Papuas, Terra dos., 16, 32.
Papuasien 337.
Paradiesvögel 224, 297.
Paragua = Alii.
Paris, Vertrag von., 1784., 127, 192.
Pâris, Édouard., 329.
Pâris-Inseln 329.
Park, John., 289.
Parker, William., 242.
Parker-Insel 254.
Parkinson, Richard., 4, 13, 27, 64, 131, 232, 244, 330.
Parkinson, Sydney., 211, 212.
Påro [Mullen-Hafen] 44, 338.
Partington, Watkin., 186—187.
Pas, Mios., [Njos Mōn besar] 174.
Pasei-[Asia-]Inseln 293, 295, 317, 333.
Pasim 150.
Pasir-Spitze 330.
Passage-Insel = Sagewin 183.
Pataga [Fataga] 117, 122.
Patani 105, 124, 135, 137, 155, 174, 175, 177, 215, 217, 218, 297.
Patani-Spitze 129.
Patientie-Strasse 136, 180, 186.
Patipi-Bai 110, 112.
Patra Alam, Sultan von Tidore 242.
Pattawy = Patani 297.
Páur [Fáur] 128.
Pauro = Påro [Mullen-Hafen] 44.
Paveal = Mamberomno (?) 176.
Pavet de Courtelle 4, 5.
Payne, John., 209.
Payta 20, 311.
Pearce Sandy Cay 256.
Pêcheurs, Pointe de., 305.
Pedder-Kap 327.
Pedel, Thomas., 104.
Pegun 159, 199.
Pellion, J. Alph., 303.
Pellion-Insel 303.
Penang [Pulu Pinang] 294.
Pendleton, Kapt., 312.
Penida, Pulu., 229.
Penlease, Mount., 310.
Pentam = Bintang 5, 6, 7.
„Pera" 74—80, 289.
Pera-Pera 109.
Perlen 69, 95, 96, 101, 115, 119, 121, 177, 218, 224.
Pernety, Ant. Jos., 201.
Péron, François., 191, 286.
„Perseverance" 294, 295.
Peru 30, 31, 36, 63, 159, 208, 209.
Pescadores, Islas de los., 20, 21, 103.
Peso de ocho [Reaal van achten] 104.
Petan = Pentam = Bintang 7.
Petherick, E. A., 27, 28, 49, 166.
Pfeil, Joachim Graf., 246.
Phater = Fáur 106.
Philadelphia 236.
Philipp II. 30.
Philipp III. 36.
Philippinen 4, 30, 31, 33, 48, 102, 103, 208, 216, 217, 229, 292.
Phillip, Arthur., 243.
Phillip, Mount., = Malakat 244, 317.
„Phillip Dundas" 324.
„Physicienne" 306.
Phönizier 337.
Pi, Mios., [Njos Amen, Klaarbeek] 100, 174.
Piamis 221.
Piapis- = Saripa-Bai 226.
Piccinacoli, Terra di., 2.
Pickering, Charles., 158.
Pielaat, Jacob Christiaen., 175.
Pierson 268.
Pierson, Kap., [Babaelinai, Duluna] 268.
Piet in 't Huysje Eylandt 148, 152.
Pietersz., Burgert., 110, 112.
Pietersz., Claes., 63, 71.
Pietersz., Pieter., 80—85.
Pietersz., Teeke., 161, 162.
Pigafetta, Antonio., 12, 13.
Pigeon Island [Ir] 283, 292.
Pigeon Island [Kalaúsi] 129, 252.
„Pigot" 228.
Pigot-Spitze [Ume] 152, 182, 187, 228, 276, 284, 292, 293, 299, 307, 324.
Pinang, Pulu., = Jèf Jus 152.
Pinang, Pulu., [Penang] 294.
Pines, Isle of., [Kië] 245.
Pingré, A. G., 61, 230.
Pinepil 63, 89, 338.

Pinkerton, John., 340.
Pinkster Oosthoek 145, 150.
Pinkster Westhoek 145, 150.
Pinon = Pinang = Jèf Jus 152.
„Pinson jaune" = „Geelvink" 139.
„Pionier" 84.
Pira = Bira 110.
Piron 267, 274.
Piron-Insel 267.
Pisang 224, 312.
„Pisang" 116, 118, 119, 120—121.
Pisang, Falsche., = Daram-Inseln 72, 152.
Pisang, Pulu., (SE. von Halmahera) 137, 148, 157, 186, 206, 207, 217, 219, 292, 297, 303.
Pisang, Pulu., [Sabuda, Nusa Fugi] 112, 138, 152.
Pisang-Bai [Puriri] 121.
Pisangs, Falsche., = Daram-Inseln 72, 152.
Pitcairn 253.
„Pitt" 126, 181—183, 186, 259.
Pitt-Passage 127, 182, 183, 184, 227, 229, 236, 259, 276, 283, 284, 295, 310.
Pitt-Strasse [Sagewin-Strasse] 182, 187, 188, 225, 226, 234, 237, 283, 297, 299.
Plancius, Petrus., 29, 49.
Plant, Joh. Traugott., 211, 222, 335.
Plas, van der., Fähnrich. 279.
Platform-Insel 300.
Plemp, Willem., 83.
Ploravia 36.
Plumb Island 254.
Plymouth 193, 308, 318.
Pöch, Rudolf., 66, 328.
Podéna [Fadān] 25, 95, 331.
Pohoun, Pointe., = Sisaroār 331.
Poivre, Pierre., 214—216.
Pole-Insel [Gètulai] 256.
„Pollux" 319—320.
Polo, Marco., 5—8.
Polynesien 337, 340.
Pomone, Kap., 329.
Pondichery 215, 291, 319.
Poniente, Islas del., 30.
Pono Kabái-Inseln [Drie Gezusters, Trois Soeurs] 149, 332.
„Ponsborne" 209.
Pool, Thomas Gerrit., 54, **80—85**.
Pool's Hoek 83, 103.
Popa [Jèf Dé] 136, 157, 163, 166, 186. s. auch Kofiau.
Popolo = Wuwulu [Matty-Insel] 198.
Poppa = Kofiau 297.
Poppangh = Kofiau 152.
Porphyr 289.
„Porpoise" 289, 290.
Port Breton [English Cove] 194.
Port Curtis 37.
Port Dalrymple (Tasmania) 293.
Port Essington 318.
Port Hunter [Balanawang] 246.
Port Jackson 238, 244, 245, 259, 260, 280, 281, 285, 287, 289, 290, 291, 295, 296, 298, 299, 301, 306, 307, 308, 310, 316, 318, 319, 320, 324, 325. s. auch Sydney.
Port Louis (Mauritius) 217.
Port Musgrave 121.
Port Praslin [Gower-Hafen, Kambotorosch] 203, 311.
Port Praslin auf Ysabel (Salomo-Inseln) 203, 209.
Port Yarborough 310.
Portland-Inseln = Duke of Portland-Inseln 92, 197, 247, 266, 272.
Portlock, Nathanael., 255—257.
Portlock-Insel 257.
Portlock-Riff 255.
Portsmouth 192, 210, 233, 242, 252, 291.
Portugiesen 5, 9—18, 19, 51, 218, 336.
Possession-Insel 212, 307.
Poswéri [Boswéri], Kap., 82.
Pouro = Påro 44.
Poverty-Bai 210.
Prado y Tovar, Diego de., 37, 38, 40, 43, 44, 46, 47.
Prancudo, Marcos., 32.
Prapança [Prapanjtja] 8, 337.
Praslin, Port., = [Gower-Hafen, Kambotorosch] 203, 311.
Praslin, Port., Ysabel (Salomo-Inseln) 203, 209.
Prat-Bernon, Ch. L., 305.
Prat-Bernon, Kap., 305.
Prévost, A. F., 86, 91.
Primera tierra 28, 29.
„Prince Frederick" 193.
„Prince of Wales" 238.
Prince of Wales-Insel (Torres-Strasse) 17, 45, 101, 211, 212, 241, 254, 289.
Prince of Wales-Insel = Batantá 182.
Prince of Wales-Insel = Sandwich-Insel 195.
Prince of Wales-Kanal 241, 288, 289, 290, 299, 302, 307, 308, 319.
Prince William Henry-Insel = St. Matthias 244, 317, 320.
Princen-Eylandt, 't., = Kararabu 151.
„Princes van Oranje" 185.
„Princesa" 229—233.
„Princess Augusta" 183—184.
Prins Frederik Hendrik-Insel 41, 52, 54, 78, 100, 101, 212, 213.

Prinses-Insel = Kararabu 151.
Prinses Marianne-Strasse [Muli] 11, 52, 93, 101, 322.
Prinzenflagge 109.
Proctor, John., 248, 251.
„Providence" 255—256.
Providence, Great., = Mios Korwār [Aifondi] 70, 332.
Providence, Little., = Mios Kairu [Ajawi] 130, 317.
Providence-Inseln [Ajawi und Aifondi] 130, 267, 272, 325.
Providential-Bank 251, 323.
Provost 214—218.
Ptolemäus, Claudius., 2—4.
Pul s. Pulu Anna [Bur, Bun].
Pulo-larcien = Lawin 217.
Pulu Anna [Bur, Bun, Pul] 236, 276, 284.
Pulu Een = Mètjé [Uranie-Insel] 221.
Pulu Lankèsi [St. Matthäus] 245, 283.
Pulu Limbutu 283.
Pulu Merir [Megīk] 276.
Pulu Pandita = P. Penida 229.
Pulu Penida 229.
Pulu Pinang [Penang] 294.
Pulu Run 72.
Pulusuk [Suk] 19.
Pulu Tiga [Nusa Tello] 11.
Pulu Womy = Hum [Um] 225.
Punta primera 47.
Punta Salida 21.
Purchas, Samuel., 52.
Purdy, John., 280, 295, 296, 300, 301.
Purdy-Inseln 66, 300.
Puriri-[Pisang-]Bai 121.
Purmerendt = Wairundi 150.
Purry, Jean Pierre., 167.
Putúli [Los Reyes] 232.

## Q.

Quade Eylandt, 't., = Ram 151.
Quaelbergh, Cornelis., 115, 119.
Quaelbergh-[Bitjaru-]Bai 119, 121.
Quedah 227.
Queemy = Gaman 152.
„Queen" 235.
Queen Charlotte-Inseln 35.
Queen Charlotte-Vorland 92, 197.
Queensland 37, 254.
Queiros, Pedro Fernandes de., = Quiros, Pedro Fernández de., 36.
Quélen de la Villeglée, F. L. de., 303.
Quélen-Insel 303.
Queria, Gomes de., = Gomes de Sequeira 16.
Quiros, Pedro Fernández de., **35**, **36—39**, 40, 41, 48, 54, 63, 167, 178, 201, 211.
Quoy, J. R. C., 128, 303, 304, 305, 306, 326, 332, 334.
Quoy-Insel [Ginmanimon] 71, 99, 302, 303.
Quoy-Insel = Abéré [Kurudu] 332.
Quoy, Kap., (Neu-Pommern) 326.
Quoy, Kap., (Waigëu) 305.
Quoy-Pik 326.

## R.

Raäs 340.
Radja Ampat [Vier Radjaschaften, Kalana Fat] 33, 34, 219, 298.
Raffles, Sir Thomas Stanford., 144.
Ragged Point = Aru, Tandjung., 242.
Raillard, L., 305.
Raillard-Bai 305.
Raine-Insel 320.
Raine-Insel-Einfahrt 321.
Ram 151, 175, 225.
Ramay = Ram 225.
Rambutjo [Lambutio, Jesus Maria] 66, 232, 247, 266.
Ramu 94.
Ramusio, Giovanni Battista, 2, 5, 22.
„Ranger" 228.
Rani 332.
Ransáwār 221.
Rao 23.
Raoul, Joseph., 271.
Raoul-Insel 271.
Raper, George., 246.
Rarakit 72, 142.
Rasa, Isla., [Ile Rase] 232.
Rase, Ile [Isla Rasa] 232.
Ratiwo 149.
Rato 277.
„Rattlesnake" 192.
Raúdi 222.
Rault, Kap., Insel., 271 (Fig. 38).
Raven, William, 280—281.
Rawak = Lawak [Lawai, Lak] 226, 304.
Rawlinson, Sir Henry., 2.
Rawlinson-Berge 270.
„Raymond" 242.
Rays, Ch. du Breil, Marquis de., 312.
Reaal, Frans., 166.
Reaal van achten [Peso de ocho] 104.
Read, Thomas., 236.
Reael, Laurens., 56, 57, 59, 71.
Réaumur, R. A. F. de., 327.
Réaumur-Pik 327.

Rebello, Gabriel., 10, 16, 18, 19.
„Recherche" 264—273.
Redjang 337.
Redland-Insel 246, 265.
Reed, Hugh., 285—286.
Rees, James., 233—235, 263.
Rees-[Tenggé-]Bai 234.
Refuge, Ile du., [Isla del Refugio] 233.
Refugio, Isla del., [Ile du Refuge] 233.
Reiber, Jos., 330.
Reichel 186.
Reinel [Reynel], Jorge., 337.
Reinel [Reynel], Pedro., 12, 337.
„Reliance" 287.
„Rembang" 254.
Rembrantsz. van Nierop, Dirck., 86, 87, 92.
Renard 267.
„Renard" 253.
Renard-Insel [Kimuta] 267.
Renaudière, Ph. F. de la., 331.
Renneck, Kapt., 321.
Repos, Ile du., = Jèf Bi 315.
Requin, H., 303.
Requin-Insel 303.
„Resolution" 340.
„Résolution" 236—237.
„Resource" 242, 278, 279.
Restauration-Insel 241.
Restoration Bay = Doré-Bai 275.
Retes, Yñigo Ortiz de., s. Ortiz de Retes, Yñigo.,
Réunion [Bourbon] 291, 316.
„Revenge" 187, 188.
Revenge- = Sélé-Strasse 187, 188.
Reyes, Los = Los [tres] Reyes 230, 232.
Reynel [Reinel], Pedro., 12.
Ribera de Caya 30.
Rich, Sir Robert., 134.
Rich-Insel [G'bagebag, Wagwag, Bagabag] 94, 134, 328.
Richard, A., 334.
Richard, Stephan, 330.
Richards, G. E., 253.
Riche, C. A. G., 269, 273, 274.
Riche-Insel 269.
„Richmond" 309.
Richthofen, Ferdinand von., 4.
Richthofen-Huk 67, 94.
Rico, Gaspar., 26, 29.
Riebeck-Bucht 93.
Rienzi, G. L. Domeny de., 311.
Rietz, Matheus Feretz du., 180.
Rigny-Kap [Tewulip] 327.
Rijckloff van Goens- = Sebekor-Bai 118, 158.
Rio de Janeiro 201, 253, 303, 306.
Rios, Hernando de los., 34.
Risdom, William Bellamy., 279.
Risia major & minor 36.
Ritter-Bucht 67.
Ritter-Insel 133, 270, 327.
Rixatia 36.
Robert de Vaugondy, Gilles., 47, 141, 189, 206, 335.
Robertson, George., 182, 183, 187, 227, 228, 229, 236, 242.
Robertson, Thomas., 284.
Robidé van der Aa., s. Aa, P. J. B. C. Robidé van der.,
Robson 294.
Rocha, Diogo la., 16.
Rochussen-Fluss = Mamberomno [Amberno] 225.
Rocky Pass 44.
Rodney, Kap., [Otomata] 253, 260.
Rodriguez, Francisco., 11, 12.
Roe, John Septimus., 306.
„Roebuck" 127—135, 327.
Roebuck-Spitze 327.
Rogea [Logea] = Heath-Insel.
Rogers, Woodes., 161, 163—165.
Roggeveen, Arent., 113—115, 166, 167.
Roggeveen, Jacob., 127, **166—173**, 178, 189, 206, 316.
Roggewijn-Insel = Sagewin 183.
„Rogh" 116—120.
Rogiers, Abraham und Marcus., 122, 123.
Rogues Creek 188.
Rohlfs, Friedrich., 131, 233.
Roína 150.
Roissy-Insel 25, 26, 94, 313, 329.
„Rolla" 290.
Rom [Lapar-Spitze] 330.
Romilly, H. H., 195.
Rōn 150.
Roncador = Bradley Shoals 245.
Rondado = Arimoa-Inseln 317.
Ronquillo de Peñalosa, Gonzalo., 33.
Ronquillo, Juan., 33.
Roode Steyle Hoek = Pasim 150.
Rook-Insel [Umboi] 16, 93, 134, 270, 327.
Roos, Fitzgerald de., 327.
Roos, Maarten., 113.
„Roos" 185.
Roos-Inseln [Aweleng] 327.
Roosa Woclan = Nusa Wulan = Mon-Mon 339.
Rooselaer, Pieter., 47, 152, 161.
Roper, William., 283.
Rōrbo 150.
Rosenberg, H. (= C. B. H.), von., 81, 136, 144, 145, 149, 151, 332.

Rosengeyn, Jan Lodewijcksz., 55—57.
Ross-Inseln = Roos-Inseln 327.
Rossel, E. P. E. de., 199, 264, 265, 266, 267, 272, 273, 274.
Rossel-Insel [Murua, Jela] 202, 267, 293, 295, 325.
Rotz [Roze], Jean., 16, 212.
Rouffaer, G. P., 3, 5, 7, 8, 47, 83, 214.
Round-Insel 300.
Rouwenhoff, Paulus., 178.
Roze [Rotz], Jean., 16, 212.
Rozengain 57.
„Royal Charlotte" 283.
Ruelens, Charles 7, 52, 53.
Ruloffs-Inseln [Nusa Wulan] 106.
Ruge, Sophus., 10, 12, 32, 89.
Ruib [Kawé] 99, 152, 206, 221, 303.
Ruige Hoek = Tandjung Aru 242.
Rumakain [Rumakai] 106, 110, 112.
Rumangri = Rumansarái 146.
Rumansarái 124, 151.
Rumansarái bei Warsai 143, 146.
Rumasol 135, 136.
Rumbarpon [Amberpōn] 150, 224, 225, 298, 339.
Rumbati 105, 106, 107, 108, 109, 110, 112, 122, 123, 136, 137.
Rumphius, Georg Eberh., 8, 18, 49, 72, 83, 104, 119, 123.
Rum Serám 222.
Rumsaro 222, 223.
Run, Pulu., 72.
Rutumoraja, Nutu., [Mōr] 149.
Ruyge Hoek 149.
„Ryder" 181.

## S.

Sa, Henrique de., 32.
Sa de Bandeira 12.
Saar, Johann Jacob., 104.
Saavedra, Alvaro de., **18—20**, 332.
Saavedra, Kap., [Iwoniswari] 332.
Saba 176, 223, 224.
Sababa = Mios Auri 153, 154.
Sabadeibai 2, 3.
Sabäer 4.
Sabben Rocks 266.
Sabiar = Sèbjār 251.
Sabuda [Nusa Fugi, Pulu Pisang] 112, 128, 138.
Sabuti = Sabuda 128.
Sae = Commerson-Inseln.
Safēr [Augusta-Insel] 184, 252, 283.
Sagaway 154.
Sagil [Sangnus] 84.
Sagiler = Sergile (?) 123.
Sagewiely 124.
Sagewin 152, 163, 183, 320.
Sagewin-[Pitt-]Strasse 129, 147, 152, 153, 162, 182, 183, 184, 187, 188, 192, 226, 227, 237, 267, 283, 284, 297, 320.
Sago 41, 110, 128, 177, 221, 224, 226, 235.
Sailólof 179, 218.
Sainson, L. A. de., 329.
Sainson-Insel [Saliú, Seleo, Seniú]. 25, 329.
Saint-Aignan, Frenay de., 267.
Saint Aignan-Insel [Misima] 267, 295.
Saint Augustine, Port., = San Augustino, Puerto de., 214.
Saint Barthélemie = Vleermuis-[Fledermaus-]Eiland 239.
Saint-Félix, de., 265.
Saint-Génois, Jules de., 59.
„Saint George" 158, 159, 161.
Saint-Hyacinthe [San Jacinto] 233.
„Saint Jean Baptiste" 208.
„Saint John" 159, 160, 161, 187.
Sainte-Croix, C. L. F. Félix Renouard de., 291.
Sainte-Rose [Santa Rosa] 253.
Saiping 249.
Sajang 152, 227, 302, 319.
Sakaigawa 48.
Salati 104.
Salawat 113.
Salawati 33, 35, 105, 124, 129, 137, 138, 142, 147, 148, 152, 153, 154, 156, 162, 166, 174, 177, 178, 179, 180, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 218, 219, 221, 225, 243, 249, 250, 278, 297, 298, 339.
Salcyer-Strasse 165, 183, 184, 229, 245, 249, 281, 283, 292.
Salida, Punta., 29.
Saliú [Seniú, Selco, Sainson-Insel] 25. 329.
Salomo-Inseln 26, 31, 32, 35, 140, 141, 165, 194, 203, 238, 244, 245, 265, 267, 285, 311, 318.
Salomon Sweers, Kap., 87, 91, 92, 102, 103, 131.
Saltkeld, Kapt., 285.
Salwatty = Salawati 225.
Samafo 20.
Samar 22, 102, 103.
Samarang 254, 274.
Samaté 138, 152, 183.
Samáu 251.
Samáu-Strasse 333.
Sambuenaventura, Puertos y bayas de tierru de., 43.
Samei [Otār] 106.
San Anastasio, Montaña de., 232.

San Andrés 28.
„San Antonio" 308.
San Antonio-Insel 132, 233.
San Antonio, Isla de., [West-Insel] 44.
San Augustin, Kap., 199, 285.
San Augustin [San Agustin], Rio de., 24, 28.
San Augustino, Puerto de, 47, 214.
San Bartolomeo-Insel 212.
San Bartolomeo, Puerto de., 47.
San Benito, Isla de., [Paples-Insel] 44.
San Bernardino-Strasse 292.
San Blas-Insel 233.
San Blas (Mexiko) 233, 285.
San Buenaventura s. Sambuenaventura 43.
San Buenaventura, Cabo de la costa de., 47, 214.
San Cristoval [Bauro] 244.
San Diego, Cabo de., [Heath-Insel, Rogea] 44.
San Fecunda, Isla de., [Blanchard-Insel] 44.
San Felipe y Santiago 37, 39.
San Francisco-Insel [Mahur, Máur] 64, 233.
San Gabriel-Insel [Pak] 232, 247.
San Gerónimo 28.
San Ignacio-Insel [Pagan] 102.
San Jacinto-Insel 233.
San Josef-Insel [Masahèt, Masait] 64, 233.
„San Juan" 21, 30.
San Juan-Insel 248.
San Juan de Prado, Puerto de., 46.
San Lorenço, Gran Baya de., = Orangerie-Bai 44.
San Lorenzo, Cabo de., 29.
San Lorenzo-Insel 233.
San Lorenzo, Isla de., 47.
San Lucas, Puerto de., 46.
San Marco 29.
San Miguel-Insel 232, 247, 300.
San Millan, Baya de., = Jenkins-Bai 44.
San Nicolás, Bahia de, 29.
„San Pedro" 31, 57.
San Pedro de Arlança = Sanct Pedro de Arlança 46.
San Pedro- = Visscher-Insel 91, 233.
San Pedro y Pablo 28.
„San Pedro y San Pablo" 37, 38.
San Rafael-Insel [Tong] 232.
San Roque, Estrecho de., 44.
Sanaroa [Welle-Insel] 269.
Sanct Pedro de Arlança, Baya de., 46.
Sandbergen, Jan Ortwijn., 178—179.
Sandji 5.
Sandwich, Lord., 187.
Sandwich-Insel [Djaule] 196, 246, 265, 272, 286, 313.
Sandwich-Sund 254.
Sanggala-[Speelman-]Bai 118.
Sanggar 338.
Sangi-Inseln 164, 174, 227, 237, 248.
Sangnus [Sagil] 84.
Sanlucar de Barrameda 36.
Sansapor 151.
Sanson d'Abbeville, N., 65, 139.
Sanssouci-Insel [Angél, Angal] 25.
St. Andrew-Insel 199, 236.
St. Andrew-Strasse 66.
Sant Bruno [Mali] 131, 233.
St. David- = Mápia-Inseln 183, 325.
St. Georg-Bai = St. Georg-Kanal 194, 195.
St. Georg-Insel = Tro 132.
St. Georg-Kanal 132, 194, 195, 239, 245, 265, 280, 281, 285, 297, 299, 312, 318, 326.
St. Georg-Kap., 132, 194, 195, 198, 203, 245, 265, 280, 285, 297, 311, 319, 326.
St. George, Fort., 181.
St. George-Insel [Lóu] 247.
St. George-Insel [Nurowa] 66.
St. George-Insel = Batantá 183.
St. George-Insel = Salawati 182.
St. Jan-Insel[n] 64, 89, 132, 194, 204, 233.
St. John's Straights = Sélé-Strasse 160.
St. Matthäus-Insel [Pulu Lankèsi] 245, 283.
St. Matthias, Insel., 65, 130, 131, 205, 232, 244, 258, 317, 320.
St. Patrick-Insel [Balual] 66.
St. Paul, Insel., 240.
St. Vincent, Insel., 240.
Santa Ana-Insel 233.
Santa Ana-Insel = Owa Raha 244.
Santa Bárbara-Insel 233.
Santa Catalina-Insel = Owa Riki 244.
„Santa Catharina" 9, 10.
Santa Catharina, Ilha de., 311.
Santa Clara, Isla de., 44, 47.
Santa Clara-[Surigao-]Strasse 102.
Santa Cruz, Insel., 35, 37, 239.
Santa Maria, Kap., 89, 90.
Santa Rosa-Insel 233.
Santarem, Manuel Francisco de Barros y Souza, Vicomte de., 12.
Santen, Baltus van., 162—163.
Santiago 28.
Santiago de Tolima 32.
Santistéban, Geronimo., 23, 25.
Santo Augustin [San Augustin], Rio de., 24, 28.
Santo Torivio, Puerto de., = China-Strasse 44.
Sao = Sáur 223, 224, 225.
Sapa-Spitze [Karawap] 329.
Sapi-Strasse 227, 228, 234, 284.

Sapker [Zapker] = Campbell-Insel 256.
Sappen = Japèn 176.
Sarangani-Inseln 19, 22, 200, 227, 247, 285.
Sarenbon 152.
Saribi 149.
Saripa-[Piapis-]Bai 226.
Saris, John., 52, 54.
Sarmi 176, 331.
Sarmiento, Pedro., 31.
Sarrett = Larat 263.
Sasi Palé 124.
Sassen [Soffon] 163.
„Satellite" 309.
Satisfaction-Insel = Rossel-Insel [Murua] 295.
Sau Béba = Kleine Geelvink-Bai 142, 146, 151.
Saukorem 151.
Saulolo 156.
Saúni-Bai 305.
Sáur 223.
Savu 7, 214.
Sawai 179, 187, 215, 226.
Sawasar 151.
Saweba, Kap., 153, 175, 332.
Sayce, George., 234.
Scarvell, Kapt., 324.
Schacht, Hauptm. 161.
Schadelijk Eiland = Takapoto 178.
„Schaepherder" 137.
Schaer = Sekār 110.
„Schagen" 276.
Schelling- [Mōr-]Inseln 149.
Schering, Kapt. z. See., 319.
„Schiedam" 102.
Schildpads Westelijkste Eilanden 163.
Schildpatt 224, 225.
Schildpatt-Inseln [Nusa Penju] 10.
Schiller, Andreas., 83.
Schilling, Adam., 242.
Schlegel, G., 7.
Schleinitz, Frhr. G. E. G. von., 197, 231, 271, 272, 328.
Schmeller, J. A., 338.
Schmidt, L., 15.
Schmiele, G., 329.
Schnee, Heinrich., 36, 64, 89, 91, 131, 198.
Schneegebirge 76.
Schoen-Eiland = Soulier, le., 303.
Schoondervoort, Jacob van., 186.
Schooteroog, Insel., [Mios Pas, Njos Mōn besar] 174.
„Schooteroog" 174.
Schouten, Jan Cornelisz., 10.
Schouten, Willem Cornelisz., 51, **60—71**, 94, 97, 167, 170.
Schouten, Wouter., 60.
Schouten-Berg 332.
Schouten-Inseln 18, 19, 23, 30, 69, 97, 134, 139, 143, 149, 153, 172, 189, 206, 222, 223, 235, 249, 259, 266, 272, 286, 316, 317, 320. s. auch Supiori und Wiak.
Schouten- = Le Maire-Inseln 281, 313.
Schröder, J. F. L., 319, 322, 324.
Schwarze Klippen [Black Rocks] 237.
Schweine 203, 213.
Scott, Robert., 183.
Scott Rock 254.
„Sea-Flower" 307.
Sebastiaens-Bai 55.
Sebekōr-Bucht 53, 106, 118, 339.
Sèbjar [Sabiār] 251.
Sedari, Kap., = Kasbi 151.
Seebeben 70, 92.
Seeräuber 279, 284, 308.
Segat 34.
Segèt 35, 124, 138, 152, 188.
Segèt Pasir 138.
Seidelmann 186.
Sekār 110, 125.
Selapio [Mausoleum-Insel, Ile du Mausolée] 196, 197, 266.
Sel Palèkèt [Lilinta] 157.
Sel Pelé, Kap., 152.
Sélé 138.
Sélé, Kap., 147, 152, 187, 188, 249.
Sélé-[Galewo-]Strasse 35, 124, 125, 129, 130, 142, 147, 152, 153, 160, 187, 188, 225, 249, 267.
Seleo = Seniú [Saliú] 94.
Seleo = Bertrand-Insel [Tarawai] 329.
Sèlewop 154.
Seljun- = Tatjun-Inseln 136.
Selleway 154.
Seniú [Saliú] 94.
Seprang-Inseln [Shaggy Rocks] 98, 221, 303, 339.
Sequeira, Gomes de., = Gomes de Sequeira 16—17.
Sequeira, Ruy Gonzales de., = Gonzales de Sequeira, Ruy., 33.
Sequeira-Insel 17.
Seran 8. s. auch Ceram.
„Serdang" 199.
Serghile = Sergile 339.
Sergile 123, 124, 135, 339. s. auch Sergila, Sagiler.
Seri 20, 21.
Serpentin 305.
Serrão, Francisco., 10, 11, 337.
Serua 121.
Serui [Surui] 21, 177.

Seton, Kapt., 199, **276—277**, 278.
Sevillana, La., 23.
Seylamme = Sëlamana [Sleman] 72.
Seychellen 218.
Shaggy Rocks [Seprang-Inseln] 221, 303.
Sharks-Bai [Baie des Chiens-Marins] 303.
Shaw 260, 262, 263, 264.
Shelvocke, George., 161.
„Sherburne" 318—319.
Sherburne-Bank 318—319.
Shoal-Kap 241.
Shortland, John., 238—239.
Shortland- = Bougainville-Strasse 238.
Siam 7.
Siarí 150.
Siasi-[Lage-]Inseln 270.
Siau 215, 217, 237.
„Siboga" 98, 99, 221, 226, 303.
Sievers, Wilhelm., 60.
Sigaroi [Bira] 108, 235.
Sikajana 245.
Silvestre, Aug. François de., 273.
Simbéri [Fischer-, Visscher-Insel] 91, 316, 338.
Sinebéri = Simbéri 91, 338.
„Sir Andrew Hammond" 300.
Sir Charles Hardy-Inseln = Nissan 64, 193.
Sir Robert Rich-Insel [Rich-Insel] 94, 134, 328.
Sir George Rook-Insel [Rook-Insel] 16, 93, 134, 270, 327.
„Sirius" 245, 281.
Sirius-Insel = Owa Raha 244.
Sisaroār 331.
Sisi-Inseln 266.
Sisiran 230.
Sitjun- = Tatjun-Inseln 136.
Sittart- = Vansittart-Untiefe 229.
Sittig, Otto., 17.
Siuru 312.
Six Islands = Le Maire-Inseln 281.
Six Sisters 256, 261.
Skardon-Fluss 54.
Sklaven 105, 106, 107, 108, 109, 110, 112, 115, 118, 122, 124, 126, 128, 175, 178, 179, 224, 235, 321.
Skorbut 206, 207, 209, 239, 272, 273.
Slape, Pulu., = Jèf Jal 152.
Slinger-[Bol-]Bai 131.
Smail 279.
Smedley, Henry., 242.
Smith, Detmer., 252.
Smith-Insel = Malaita 244.
Smufui [Bienenkorb] 151, 222.
Snapan 152, 183.
„Snuffelaar" 178—179, 219.
Sodur = Sondur 5, 6.
Soffon [Sassen] 163.
Sogai 156.
Solander, Daniel., 213.
Solitarya = Gunung Api (Banda-See) 10.
Solomasweer = Salomon Sweers-Kap 131.
Solor-Inseln 10.
Somerset 241.
Sondur 6.
Sonnerat, Pierre., 215—218.
Sonnini de Manoncourt, Chr. N. S., 217.
Soong = Sorong 177.
Soor = Wiak 176.
Sop [Tjiof] 151, 188.
Sor 176.
Sorong 124, 138, 177, 225.
Sorong, Kap., 151.
Sorong Masombéri 143.
Soulier, le., [Schoen-eiland] 303.
Southwell, Daniel., 245.
Sovereign-Insel = Admiralitäts-Insel, Grosse., 286.
Spacieuse, Baie., [Weite Bucht] 326.
Spanien 201, 237, 258.
Spanier 9, 18—49, 50, 180, 230, 237, 337.
Speckz., Jacob., 48.
Speelman, Cornelis., 118.
Speelman-Bai = Bitjaru-Bai 118, 119.
Speelman-[Sanggala-]Bai 118.
Spencer, Kap., [Foul Point] = Sorong, Kap.
Speult, Herman van., 42, 74.
Speult-Fluss 101, 289, 339.
„Spieringh" 116—120.
Spilbergen, Joris van., 60, 62, 71.
Spithead 182, 183, 200, 240, 287.
Sprengel, Matth. Chr., 3, 4, 10.
Sprigade, P., 67.
Sprouw = Matan 152.
Squally-[Sturm-]Insel = Emirau 131, 205, 232, 244, 317, 320.
Sruan 305.
Staaten-Eiland 170.
Stalaktiten 305.
Stanley, J. E., 40. s. auch Morga, Antonio de.,
Starop, Hoek., 151.
Staunton, Sir George., 251.
Stead, T. F., 324.
Steenboom, Kap., [Naurio] 121.
Steffen-Strasse 196.
Steffens, W. 229.
Steile Hoek = Boswéri [Poswéri], Kap., 81, 82, 83, 84.
Steinbeile 224.
Stephan, Emil., 89, 311, 312.

Stephan-Strasse 67, 94, 328.
Stéphanie-Insel [Jen] 71, 99, 303.
Stephens, Philip., 199, 210.
Stephens-Insel [Ugar, Hogar] 261.
Stephens-Inseln = Providence-Inseln [Ajawi und Aifondi] 70, 199, 325.
Stephens, Kap., [Tawui] 195, 196, 272.
Steward, Hugh., 39.
Stewarts-Inseln = Sikajana 245.
Steyns, Johannes, 74.
Stieler, Adolph., 54, 335.
Stille Hoek 151.
Stille Negory 151.
Stiller Ozean 100, 158, 163, 165, 169, 193, 201, 228, 229, 236, 237, 240, 242, 251, 258, 259, 265, 276, 280, 286, 295, 306, 310, 311, 316, 320, 324. s. auch Südsee.
Stompe, Bartel., 157.
Stone, Kapt., 293.
Stone, Octavio C., 213.
Stony-reef Island 253.
Stosch-Berg 66.
Strachan, John., 144.
Stradling, Thomas., 158, 159.
Strauch, F., 198.
Strömungen 16, 25, 68, 94, 95, 99, 228, 248, 263, 267, 269, 271, 281, 282, 286, 313, 330, 331.
Struis-Huk 47, 92.
Struyck, Nic., 124, 139, 140, 141, 143, 149, 150, 162.
Struys-[Struis-]hoek 86.
Studd, Edward., 284.
Sturm-Insel = Squally-Insel [Emirau] 320.
Su, Mios., = Mios Su.
Suaragi [Burke-Insel] 256—257.
„Subtile" 236—237.
Süd-Amerika 299, 309, 320.
Südkap [Balli] 327.
Südland 16, 39, 48, 49, 58, 59, 60, 63, 72, 74, 100, 103, 115, 120, 165, 167, 177, 178.
Südsee 49, 59, 101, 108, 158, 164, 253. s. auch Stiller Ozean.
Südsee-Inseln 1, 165.
Südtochter [Turanguna oder Tokumau] 195, 246, 313.
Südwest-Inseln 103, 104, 121, 297, 318.
Sufia 34, 35.
Sugarloaf Island [Zuckerhut-Insel] = Mbuke 198.
Suk [Pulusuk] 19.
Suki Bali 162.
Sula (Tölpel) 212.
Sula Bèsi 182, 184, 229.
Sula-Inseln 164, 245.
Sulu-Inseln 215, 227, 251.
Suma 15, 105.
Sumatra 3, 4, 7, 182, 207, 228, 234, 278, 337.
Sumba 227, 229, 252, 283.
Sumbawa 10, 17, 234, 338.
Summer, Kapt., 310.
„Sun" 324.
Sunda-Inseln 252.
Sunda-Strasse 74, 115, 126.
Supiori 19, 21, 23, 69, 70, 97, 149, 206, 223, 249, 272, 313, 332. s. auch Schouten-Inseln.
„Supply" 243—245.
Surabaja 10, 273, 306, 316, 325.
Surigao-[Santa Clara-]Strasse 102.
Surui [Serui] 21, 177.
Surville, Jean François de., 203, **208—209**, 239, 244.
Sutherland, Alexander., 37.
Suzannet = Visscher-[Fischer-]Inseln 91, 204.
„Swallow" 193—200, 207.
„Swaluw" 106.
Swandei 332.
Swart, Jacob., 48, 52, 73, 80, 81, 83, 85, 88, 89, 92, 95, 97, 100, 101.
Swart, Jan., 123.
Swol, Christoffel van., 167.
Syang = Sajang 227, 302.
Sydney 252, 258, 259, 280, 281, 285, 287, 289, 291, 302, 306, 307, 308, 309, 318, 320, 324, 325. s. auch Port Jackson.
„Sydney" 293—295.
Sydney-Riff 294.
Syenit 261.
„Syren" 321.

## T.

Tabi 95.
Table Top-Berg 340.
Tabo, Kap., = Patani-Spitze 129.
Tafuré 19.
Tahiti 201, 210, 240, 253, 254, 255, 286, 311, 320, 339.
Takal 95.
Takana 312.
Takapoto 170, 178.
Takar 95, 232.
Talangami 14.
Talcahuano 311.
Talaut-Inseln 23, 125, 161, 174, 227, 244, 283.
Talbot-Insel [Boigu] 262.
Taluri 235.
„Tamar" 318.
Tamara = Tumléo [Dudemaine-Insel] 330.
„Tamboer" 137.

Tambuku'sche Schwerter 107, 122, 128.
Tami-[Crétin-]Inseln 270.
Tamrau [Diceras-Berg] 333.
Tan Tjengau 277.
Tanah Djampeja 234.
Tanah Merah-Bai 95, 331.
Tang-Dynastie 5.
Tanga-[Anthony Caens-]Inseln 90.
Tangerang 274.
Tanimbar-Inseln 85, 101, 106, 278, 297, 323.
Tanna (Neu-Hebriden) 281.
Tantan Wata 44.
Tapa 220.
Tapopo 221.
Tarawai [Bertrand-Insel] 25, 68, 329.
Taro [Colocasia antiquorum] 312.
„Tartar" 220—227.
Tasman, Abel Jansz., 48, 50, 52, 54, 70, 72, 73, **85—101**, 102, 120, 125, 131, 141, 172, 174, 193, 197, 206, 245, 270, 271.
Tasmania [Van Diemens-Land] 85, 87, 100, 240, 265, 267, 275, 293, 332.
Tastu, J., 331.
Tastu-Insel = Masi-Masi 331.
Tate, John., 295.
Tate-Insel = Darnley-Insel [Èrub] 260.
Tatec- = Ajau-Inseln 237, 238.
Tatjun-[Sitjun-, Seljun-]Inseln 136.
Tauan [Dauan, Mount Cornwallis] 257.
Taui = Grosse Admiralitäts-Insel 198.
Taumako 37.
„Taunton Castle" 284.
Tausend-Inseln 172, 339.
Tauu = Marken.
Tauwara = Milne-Bai.
Tawali, Gross-, [Kasiruta] 217, 220.
Tawaris, Jerominus., 186.
Tawitangora = Filtz-Insel.
Tawuaolai 312.
Tawui [Kap Stephens] 196, 272.
Taylor, John., 312.
Teenstra, M. D., 80.
Telaga Waigëu [Majabilit, Tip Wagé] 154, 155, 314.
Telok Beráu [Mac Cluer-Golf] 235.
Temaguju [Tomaku, Mutu] 162.
Temminck, C. J., 80.
Tench, Watkin., 244.
Tench-Insel 232, 244, 317.
Teneriffa [Tenerife] 240, 265, 311, 325.
Teneriffa, Pik von., 89.
Tenggé-[Rees-, Britannia-]Bai 234.
Tenteng, Datu., 227.
Ternate 8, 10, 12, 14, 22, 32, 33, 42, 59, 71, 102, 113, 124, 125, 137, 138, 142, 143, 148, 152, 156, 157, 161, 162, 164, 166, 172, 173, 174, 175, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 220, 224, 237, 242, 249, 277, 279, 280, 286, 297, 298.
Terra dos Papuas 5.
Terre des Papoux 217.
Terra Australis 287, s. auch Südland.
Terrasson, de., = Huon de Kermadec 264.
Tessier, Abbé., 215, 216.
Testu, Guillaume le., 16.
Tewulip [Rigny-Kap] 327.
Texeira, Domingo., 12.
Texel 56, 161, 165, 169, 173, 320.
„Thames" 252, 283—284.
Theasopershead [Toppershoedje] = Kombul 150.
Themse 286.
Thense = Tench-Insel 317.
Thévenot, Melchisédec., 86, 257.
Thewalt, Wessel., 135.
„Thienhoven" 169—173.
Thilenius, G., 27, 222.
Thomas, le gros., = Pulu Pisang 206.
Thomson, Basil., 22, 30, 32.
Thomson, J. T., 7.
Thomson, Wm. Campbell., 37.
Three Islands = Arimoa-Inseln 281.
Threshold Bay = Doré Hum-Bai.
Threshold Point = Doré, Kap.,
Thursday-Insel [Wai Bèn] 254.
Thwart the Way [Dwars in den weg] = Nau 149.
Tidore 12, 13, 18, 19, 22, 23, 27, 33, 113, 123, 137, 143, 166, 172, 174, 175, 177, 179, 181, 184, 185, 187, 218, 219, 222, 223, 224, 226, 234, 242, 243, 279, 286, 297, 298.
Tiele, C. P., 4.
Tiele, P. A., 14, 15, 17, 18, 20, 21, 24, 25, 26, 30, 33, 35, 51, 55, 57, 59, 60, 61.
Tiger-Insel = Matty-Insel 301.
„Tijger" 112.
Timoleo, Islas de., 45.
Timor 4, 5, 115, 127, 135, 158, 180, 215, 218, 241, 251, 252, 254, 257, 263, 275, 278, 286, 289, 290, 303.
Timor Laut-Inseln 85, 263, 278.
Tingall, Nakhoda., 52.
Tip 221.
Tip Wagé [Telaga Waigëu, Majabilit] 154, 155, 314.
Tipin 182.
Tirion, Isaak., 129, 152, 163, 189, 221.
Tjakranegara 7.
Tjampa [Tsiampa] 6, 7.
Tjiof [Sop] 151.

Tobi [Lord North-Insel] 17, 164, 228, 242.
Tobin-Insel 257.
Toble Too- = Table Top-Berg 253, 340.
Töchter (Vulkane) 195, s. Nord- und Süd-Tochter.
„Todos Santos" 31.
Tofonga 297.
Tofua 240, 241.
Tokuman [Turunguna, Süd-Tochter] 195.
Tölpel [Sula] 212.
Tolhuys hoek = Asi, Kap., 151.
Tomadora, Isla., 15.
Tomagi 221.
Tomagu [Tomaku] 221.
Tomaguy = Tomagi 221.
Tomaku [Tomagu, Temaguju, Mutu] 162, 221.
Tombara = Neu-Mecklenburg 311.
Tombeaux, Ile aux., = Jèf Bi 315.
Tomson, Felipe., 219.
Tong [San Rafael] 232.
Tonga-Inseln 240, 258, 267, 425.
Tongkin 7.
Tongue Point [Zungen-Spitze] 326.
Toppershoedje = Kombul 150.
Toppershoedje (NE. von Kéké) 207.
Tordesillas, Vertrag von., 30.
Torin, Robert., 284.
Torquemada, Juan de., 37.
Torre, Bernardo de la., **22—23**, 30, 329.
Torre, Hernando de la., 19.
Torre, Kap della., 23, 329.
Torres, Isla del Capitan Luis Vaéz de., = Kaju Merah 46.
Torres, Luis Vaéz de., 37, **39—49**, 51, 54, 63, 178, 201, 211, 213, 323, 338.
Torrez de Mendoza, Luis., 18.
Torres-Strasse 17, 27, 45, 47, 51, 54, 55, 79, 100, 101, 189, 193, 211, 239, 241, 251, 252, 253, 254, 255, 260, 262, 287, 288, 289, 290, 293, 296, 299, 301, 302, 306, 308, 309, 310, 318, 319, 320, 324, 325, 334.
Torricelli-Gebirge 330.
„Tortelduyf" 55.
Toulon 303, 311, 316, 325, 333.
Tournier-Insel 305.
Towanumbatir [Balnatoman, Nord-Tochter] 195.
Toweris 225.
Towi [Los Reyes] 232.
Towns, Robert., 324.
Toyo (Sagobrot) 235.
Tramezzini, Michael., 16.
Treacherous Bay 211.
Tree Island = Memil 188.
Trégosse, Kapt., 308.
Trégosse-Inseln 308.
Tremignon [Tremigon], de., 215.
„Tres Reyes" 37.
„Trial" 74.
Tripang [Trepang] 275.
Triton-Bai 46, 84.
Tro [St. Georg-Insel] 132.
Trobriand, Denis de., 269, 273.
Trobriand-[Kiriwina-]Inseln 269.
Trockene Bucht = Drooge bocht 49, 79.
„Trois Frères" 308.
Trois Soeurs = Pono Kabai-Inseln 332.
Troost, P., 319.
Trotter, Coutts., 10.
„True Briton" 236, 291.
„Truite" = „Recherche" 264.
Tschu-schu 5
Tsiampa [Tjampa] 6, 7.
Tuatja [Caillié, Kap.,] 330.
Tubulai 207.
Tuburuása 106, 118, 128.
Tud [Warrior-Insel] 256, 261.
Tukan Bèsi-Inseln [Pulu Limbutu] 165, 245, 283.
Tula 164.
Tullop = Kalap 163.
Tumbu-Tumbu [Vogel-Insel] 81, 251.
Tumleo [Dudemaine-Insel] 25, 330.
Tupinier-Insel 133, 327.
Turabi [Madémo] 331.
Turn-again Island [Buru] 257, 262.
Turanguna [Tokuman, Süd-Tochter] 195.
Ture [Tyuri, Iyuri] 54.
Turquet, Louis Mayerne., = Mayerne Turquet, Louis., 87.
Turtle-Insel 241, 306—307.
Turtlebacked Island [Jam, Yam] 257, 261.
Tutu = Warrior-Insel.
Tuuk, H. Neubronner van der., 3.
Tuwan Ali 286.
Tuwan Hadji 220.
Twyfelhock 150.
Tydeman, G. F., 99, 221, 226, 303.
Tydeman, H. W., 173.
Tyuri [Ture, Iyuri] 54, 101.
Tyerman, David., 320.

## U.

Uatom = Watom [Man-Insel].
Udjir 85, 322.
Ufe [Liot, Uwe, Boudeuse-Insel] 205, 266.

Ugar = Ogar 338.
Ugar [Hogar, Stephens-Insel] 261.
„Uitgeleide" 180.
Ukmaré [Opmarai] 151.
Ulea = Oleai 19.
Ulini Bau-Bau 44.
Um = Hum 151, 225.
Umar, Hadji., 220, 221, 222.
Umbarpon = Rumbarpōn [Amberpōn] 297.
Umboi [Rook-Insel] 134, 170.
Ume, Kap., [Pigot-Spitze] 152, 182, 187, 228, 276, 284, 292, 293, 307, 324.
Umka [Omka] 143, 154, 155, 156, 175.
Unai 329.
Unea [Mérite-Insel] 340.
Ungewitter, F. H., 1.
Unsus = Ansus 225.
Urais la grande = Neu-Guinea 19.
„Uranie" 19, 302—306.
Uranie-Insel [Mètjé] 70, 99, 221, 315.
Uranie, Passage de l'., 303.
Urdaneta, Andrés de., 18, 30, 31, 33, 229, 339.
Uriarte, Martin de., 15.
Usba 304.
Use 277.
Usiai 198.
Uta 152, 163, 226.
Utaina 149.
Utakwa 84.
Utiz 25.
Utu [Dove-Insel] 261.
Uwe [Ufe, Liot, Boudeuse-Insel] 205, 266.
Uythoek, de lage., = Kap Mamori 151.

## V.

Vader Smit 150.
Vaele Eylandt, 't., = Balabalak 152.
Vagi, Clip Poelo., = Uta 152.
Vagi, Nieu Poelo., = Gébé 152.
Vakuta [Wakuta, Lagrandière-Insel] 269.
Valckenaer, P. J., 215, 220.
Valentijn, François., 22, 83, 87, 92, 104, 105, 108, 111, 115, 116, 123, 125, 139, 147, 161, 162, 166, 167, 215.
Valies = Walīs 329.
Valise-[Guilbert-]Insel, [Walīs] 25, 68, 399.
Valladolid 36.
Vallard, Nicholas., 16.
Valparaiso 316.
Valsch, Kap., 41, 46, 48, 49, 55, 78, 80, 101, 181, 212, 213, 239, 289, 322.
Valsche Kaap 151.
Valse hoek 149.
Van den Bosch, Kap., [Kafura] 81, 103, 106, 339.
Van Diemens-Land [Tasmania] 85, 87, 100, 240, 265, 267, 275.
Van Diemens-Land [Nordwest-Australien] 100.
Vandola, La = La Vandola [Balètwi, Naúna] 66, 232, 247, 266, 272, 334.
„Vansittart" 228, 229, 340.
Vansittart, Henry., 229.
Vansittart-Untiefe 229, 236, 277, 291.
„Varuna" 294.
Varzin-Berg [Wuna Kokor] 313.
Vaugondy, Gilles Robert de., = Robert de Vaugondy, Gilles., 47, 141, 189, 206, 335.
Vaz Dourado, Fernão., 12, 13, 29, 337.
Veach [Beach, Bočach, Lochac] 7. s. Luca Veach.
Veen, Adriaen van., 57.
Velasco, Juan López de., 23, 24, 29.
Velasco, Luis de., 30, 31, 36.
Velthoen 283.
Veneina [Weneina, Cannac-Felsen] 326.
Vennenkool, Jacob., 87.
Ventenat, Louis., 268, 274.
Ventenat, Kap., [Karitahua] 268.
„Venus" 277, 278.
Venus-Durchgang 203, 209, 210.
Venus-Spitze 329.
Verbeek, Paul., 129.
Verbeek, R. D. M., 157, 174, 229.
Verde, Isla., 44.
Verhagen, Kap.,. 55.
Verkwikking, Eiland van., = Makatea 170.
Verley, Pieter., 174.
Véron 203.
Verräter-Inseln [Padaaido] 24, 69, 97, 143, 144, 149, 224, 249, 332.
Verschoor, Jan Willem., 52.
Versija = Warsai 14, 15.
Verte, Ile., = Latao 312.
Vertrag von Paris 1784. 192.
Vertrag vom 14 Oktober 1771 zwischen Ternate und Tidore 219.
Vertrag vom 27 Oktober 1814 zwischen Ternate und Tidore 297—298.
Vertrag von Tordesillas 30.
Verzino 2.
Vettor Pisani-Hafen [Påro, Mullen-Hafen] 44.
Vicencio de Nápoles 18.
Victoria, Fort., 278.
Vier Radjaschaften [Radja Ampat, Kalana Fat] 33, 34, 219, 298.

„Vigilant" 215.
Villabonillas, Isla de., 45.
Villada, Isla., = Eunaro [Euna] 45.
Villalobos, Ruy Lopez de., 22.
Villiers, J. A. J. de., 60.
Vinck, Nicolaes, 50, **107—111**, 112.
Vinck-Golf = Mac Cluer-Golf 111.
Yirgenes, Las., 28.
Visscher, François Jacobsz., 85, 88, 91, 102.
Visscher, Nic., 29, 30.
Visscher-[Fischer-]Insel bei Kap Mabo 129, 153, 292.
Visscher-[Fischer-]Insel [Simbéri] 91, 131, 232, 233, 316.
Visscher-Inseln 25, 204.
Visschers-hoek (1° 29½′ S., 131° 13′ E.) 147.
Visschers-hoek [Wanomkèt] 152.
Viterbo, Souza., 36.
Viti-[Fidji-]Inseln 425.
Vittores, Diego Luis de., 28.
Vlagge Clip, Hoek van de., [Kalédoko] 151.
Vlakke Hoek 82, 83, 84.
„Vlaming" 174.
Vlaming van Outshoorn, Arnold de., 104.
Vlaming-Insel [Mios Gīn, Njos Mōn ketjil] 174.
Vleermuis- oder Vleermuys-Eilandt [Fledermaus-Insel, Habéke] 39, 78, 212.
Vleermuyzen = Fledermaus-Klippen 339.
„Vliegende Zwaan" 115.
Vliet, C. A. M. van., 144, 158, 180.
„Vlydt" 242.
Vogel-Insel [Nusa Manuk] 121, 128.
Vogel-Insel [Tumbu-Tumbu] 81, 251.
Voll, Kapt., 119.
Volcan, Isle du., = Ritter-Insel 270, 327.
Volcanos, Bahia de los., 29.
„Volunteer" 297.
Vordate 263.
Vorderman, A. G., 8.
„Vos" 72.
Vos, Jan., 74.
Vos-Inseln = Daram-Inseln 72, 105, 135.
„Vosschenberg" 158.
„Vosschenbosch" 157, 158.
Vries, Maerten Gerritsz., 102—103.
„Vrouw Elizabeth Dorothea" 185.
Vuile Bogt 150.
Vulcanus = Manám 66, 67, 328.
Vulkan-Insel = Ritter-Insel 133, 134.
Vulkan-Insel [Manám] 26, 313, 329.
Vulkan-Inseln 22, 29, 94.
Vulkane 26, 66, 133, 246, 270, 313.
Vuyl Eylandt, 't., = Bon [Boni] 152.
Vyvyan, Abel., 284.
Vunakokor = Wuna Kokor [Varzin-Berg] 313.

## W.

Waaff = Wāf 163.
„Waakzaamheyd" 245—248.
Waba [Wabau] 146, 150.
Wabau [Waba] 146.
Wackjoel = Wakjol [Waglol] 162.
Waeij, H. W. van., 297.
Wāf 163.
Waftib 221.
Wafwa 221.
Wagé [Batan Wagé] = Waigëu 15.
Wagawag [Rich-Insel] 134.
Wagenaar, Samuel., 180.
Waglol [Wakjol, Dju, Ju] 99, 162.
Wag-Wag [Gbagebag, Rich-Insel] 134.
Waiakār 152.
Wai Amerok 154, 155, 156.
Wai Bèn [Thursday-Insel] 254.
Wai-Inseln 129, 184, 229.
Wai-[Gaman-]Strasse 184.
Waier 287.
Waigama 33, 58, 143, 157, 163, 177, 179, 219, 298.
Waigëu 14, 15, 33, 34, 58, 70, 71, 97, 98, 99, 105, 137, 139, 143, 147, 152, 154, 155, 156, 166, 172, 173, 174, 175, 177, 182, 186, 187, 188, 206, 217, 219, 221, 226, 228, 236, 237, 249, 259, 272, 273, 276, 283, 284, 292, 293, 295, 298, 301, 303, 304, 305, 307, 313, 315, 316, 317, 320, 324, 333, 334.
Waigiou = Waigëu.
Wailik = St. Georg-Kanal 195.
Wainami = Warèni [Dimba] 145.
Wairundi 150.
Waisom 70.
Wajaban 163.
Wajak 302, 303, 304.
Wajam 70.
Wajameli 19, 297.
Wakassum 157.
Wakdé 68.
Waker 219.
Wakjol = Waglol 162.
Wakuta [Vakuta, Lagrandière-Insel] 269.
Walan [Kusaie] 316.
Walckenaer, Ch. A. de., 331.
Walckenaer-Bai 331.
Wales, William., 212.
Walfischfang 192.

Walfischfahrer 310.
Wali = Liki 176.
Wall, Jan van der., 115.
Wall, Thomas., 276, 283.
Wallace, Alfred Russel., 41.
Walckenaer-Bai 68, 95.
„Walingen" 108.
Walker, J. B., 88, 89.
„Walker" 285, 286.
Wallis, Samuel., 193, 208.
Wallis-Insel = Lambóm 194.
Wallis-Inseln 212.
„Walmer Castle" 283.
Walraven, Maria van., 59.
Walsh, Cape., = Valsch, Kap., 213, 239.
Wambu 177.
Wamea [Leignel-Insel] 269.
Wamvax = Darnley-Insel [Èrub] 261.
Wandamèn 222, 225.
Wangar 146.
Wangi-Wangi = Wantji-Wantji 165.
Wanikoro 240.
Wanjon, Timotheus., 254.
Wanomkèt [Visschers hoek] 152.
Wantjé, Pulu., [Wantji-Wantji] 165.
Wantji-Wantji 165.
„Wapen van Amsterdam" 72—73.
„Wapen van Rotterdam" 74.
Wār, Mios., 150.
Wara [Hawksbury-Insel] 254.
Warandamo 226.
Warassi = Warsai 153.
Warburg, Otto., 215, 216.
Warbusi 225.
Ward Hunt-Kap 269.
Wardjo auf Waigëu 295.
Wardju = Waigëu 15.
Wardo 226.
Warèni = Wainami [Dimba] 145.
Wargow = Wardo 226.
Wariai [Guérin, Kap.,] 97, 152, 305.
Wariap 150, 225.
Waritju = Waigëu 15.
Warmafin = Waropèn 224.
Warman 151.
Warmassine 225.
Warmèsing 279.
Warmoriswary 225.
Warnona 182.
Warong = Pala Papua 224.
Waropèn 145, 224, 225.
Waropine = Waropèn 224, 225.
Warpassary 225.
„Warren Hastings" 283.
Warrington, Kapt., 309.
Warrior-Insel [Tud, Tutu] 256, 261.
Warsai 15, 125, 137, 143, 151, 153, 175, 177, 243, 279, 338.
Wartjau 15, 155, 156.
Waru 152, 279.
„Warwick" 183—184, 340.
Wās 112, 117, 118.
„Wasa" 292.
Wasagi 221.
Wasir 322.
„Waterhond" 104.
Waterman, Kapt., 297.
Waterplaets 80.
Waterplaets = Jardine-Fluss 289.
Wathimbourt, Thomas., 278.
Watom [Isle of Man] 196, 265.
Watu Bela-Inseln 128.
Watson, James., 187—188.
Watson-Insel = Kabra 188.
Watson- = Sélé-[Galewo-]Strasse 187.
Wáu = Manganeki, Kap., (?) 151.
Wawanama 124.
Wawiwa [und Jabwaia] = Le Grand-Inseln 269.
Way 175.
Wayabling = Wajaban 163.
Wayamlie = Wajameli 297.
„Wayer" 135, 157—158.
Waygamme = Waigama 163.
Waywouw 156.
Wazajo = Warsai 137.
Weber, Max., 98.
Weda 99, 102, 105, 135, 136, 148, 155, 286.
Weda- = Widi-Inseln.
Wedgborough, Leutn., 251, 279.
Wednesday-Insel [Maurura] 241, 307.
Weel, K. M. van., 125.
Weihnachts-[Christmas-]Insel 21, 338.
Weisses Wasser [Ajer puti] 121.
Weisser, J., 313.
Weite Bucht [Baie Spacieuse] 326.
Welbe, John., 165—166.
Welcome Island = Snapan 183.
Walkeria [Malkeri] 163.
Welle, Singler de., 269.
Welle-Insel [Sanaroa] 269.
Well's Shoals 253.
Welsh, J., 290, **302**, 308, 309.
Welsh-Riff 302.
Welstead, Kapt., 237.

Weneina [Veneina, Cannac-Felsen] 326.
Wesel-Insel [Adi] 81, 103, 112, 158.
West Boompjes Hoek = Oranswari, Kap., 150.
Westhoek = Saribi 149.
Westhoek, Hooge., 150.
Westhoek, Lange., = Makimi 150.
Westhock, Stompe., 150.
West-Indien 240, 254, 255.
West-Insel 44, 241.
West-Insel [Western Isle] 254.
„Westvrieslandt" 54.
Wetar [Wetter] 10, 127.
Weule, K., 2.
Wéwé 15.
Weyland, Jacob., 126, **138—152**, 153, 154, 157, 158, 160, 188, 222, 332.
Wharton, W. J. L., 211.
Whermoysen = Vleermuis-Eiland 212.
White, G., 318—319.
White Isle = Batu Puti 128.
Whytootackee = Aitutaki 240.
Wiak [Biak] 15, 19, 21, 23, 69, 97, 149, 153, 176, 223, 249, 313, 317, 332, 338. s. auch Schouten-Inseln.
Wichmann, A., 22, 58, 61, 72, 76, 83, 159, 174.
Widi-Inseln 148, 156.
Widt [Wit], F. de., 87.
Wieser, Franz., 17.
Wiggers, Christiaan Enoch., 174—177.
Wijk, J. van., 80, 141, 168, 169, 173, 335, 338.
Wilcox, John., 249.
Wilkens, Jacob., 57.
Wilkinson, William., 291—292.
Willaumez, Leutn., 271, 274.
Willaumez-Insel = Willaumez-Halbinsel 271.
Willaumez-[Admirals-]Halbinsel 93, 271.
Willem Schouten Eylant = Schouten-Inseln 69.
Willems-Eiland, Koning., 24.
Willems- = Witsen-Reede 95.
Willems-rivier 48.
William, Kap King., 134.
„William Shand" 318.
Williams, Robert., 227, 259, 283, 284.
Williams, Stephen., 227.
Willinck, G., 319.
Willinck, J. P. M., **316—318**, 319, 320.
Wilson, Henry., **235—236**, 248.
Wilson, Kap., = Brebes, Kap.
Wilson, William., 126, **181—183**.
Winchelsea-Insel = Buka 194, 203.
Winchester-Riff 71.
„Windhond" 243.
Winkelhaaks-hoek = Maníburu 150.
Winsor, Justus., 12.
Winter, Kapt., 309.
Wirjagar 251.
Wishart- = Visscher-[Fischer-]Insel 131.
Wit [Widt], F. de., 87.
Witsen, Cornelis., 95, 103, 104.
Witsen, Nicolaas., 49, 83, 86, 95, 101, 102, 123.
Witsen-[Cornelis Witsen-]Reede 95.
Witte Reede = Witsen-Reede 95.
Witte Ruyge Hoek = Warman, Kap., 151.
Witu-[Deslac-Insel] 340.
Wobur = Warbusi [Worobusi] 224.
Woide, Ch. G., 88.
Wol Tangen Sauwin = Lapar-Spitze [Rom] 330.
Wolea = Oleai 19.
Wolf-Bai 254.
Wolo 188.
Womy, Pulu., = Hum [Um].
Wonam 270.
Wonin = Onin 8, 226.
Wonopai 177.
Wonyn = Onin 226.
Woo 175.
Woodard, David., 253, 262.
„Woodford" 284.
Woodford-Untiefe 284.
Wopimy 225.
Wor 284, 286.
Worang 225.
Woransbari = Oranswari 150.
Wormgouw 48.
Worobusi [Warbusi] 224.
Wosi 223.
Woudenberg, Pieter van., 173—174.
Wreck-Riff 298, 301.
Wuata [Gazelle-Kap, Lesson-Spitze] 313.
Wulan-Insel = Nusa Wulan.
Wuna Kokor [Vunakokor, Varzin-Berg] 313.
Wuneram [St. Jan-Inseln] 64.
Wunoh-Bai 98.
Wunsundu-Gebirge 206, 331.
Wuwulu [Matty-Insel] 27, 198.
Wwanin = Wonin = Onin 8.
Wyllie, Kapt., 324.
Wytfliet, Cornelius., 7, 49, 100.


## X.


„Xenophon" = „Investigator" 287.

## Y.


Yabwaia [Jabwaia oder Bogeta] 269.
Yaloupe [Yalope] = Taluri (?) 234, 235.
Yam [Yama, Jam, Turtlebacked Island] 257, 261.
Yarborough, Port., 310.
Yenoshima 48.
Yopine = Job 225.
York-Halbinsel = Kap York-Halbinsel 54, 80, 121, 189.
York-Inseln 254, 290.
York, Kap., 43, 210, 241, 298, 307, 308, 319.
Young, Robert., 229.
Yowl-Inseln = Ajau-Inseln 221.
Yowry = Jáur 225.
Yowry = Mios Auri 222.
Ysabel (Salomo-Inseln) 31, 140, 209, 338.
Yule, Charles B., 293, 301, 302.
Yule, Henry., 5, 6, 7.
Yule-Pass 254.


## Z.


Zamboanga 217, 237, 258, 285.
Zapafo 24.
Zapker = Sapker [Campbell-Insel] 256.
Zaragoza, Justo., 10, 23, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 244.
Zeachen 85.
„Zeehaen" 85—100.
Zedaria [Sedari], Hoek., = Sansapur 151.
Zeeland = Sop [Tjiof] 151, 188.
„Zeeland" 71.
Zeelandia, Fort., 102.
„Zeemeeuw" 100—101.
„Zeewolff" 73.
„Zenobia" 209.
Zeri, Augusto., 259.
„Zijdeteelt" 178—179.
Zijl Eylandt, 't., = Gebroken Eylanden 152.
Zimmermann, E. A. W. von., 4, 10.
Zinn 115, 119.
Zuckerhut-Insel = Mbuke [Buke] 198.
Zuidhoek, Hooge., [De Munnick's Hoek] 150.
Zuidhoek, Lage., 150.
Zungen-Spitze [Tongue Point] 326.
„Zutphen" 102, 103.
Zuydhoek binnen, D'., 152.
Zwaardecroon, H., 142, 146, 158, 173.
Zwarte hoek 151.
Zwergvölker 3, 5.
Zylklip 152.